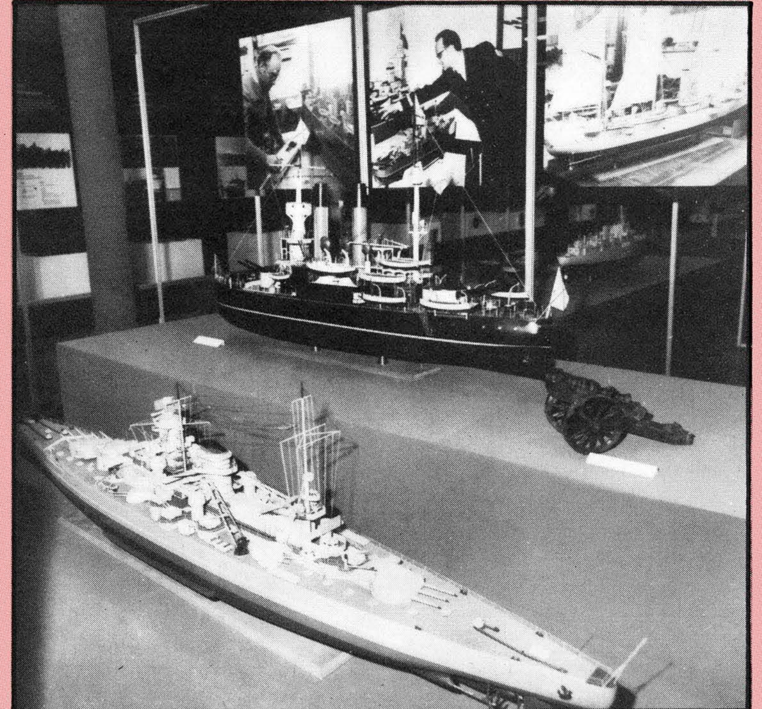
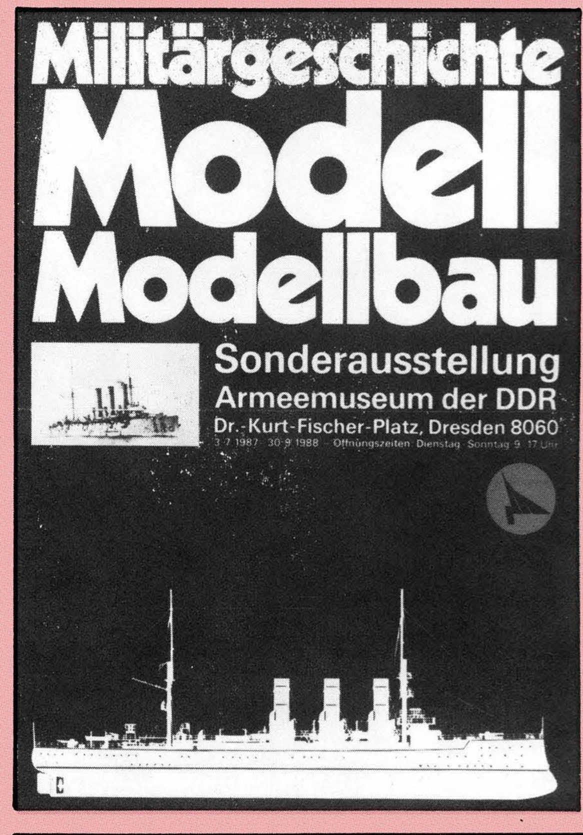
GST-Zeitschrift für Flug-, Schiffs- und Automodellsport sowie Plastmodellbau · ISSN 0323-312X · Preis 1,50 M

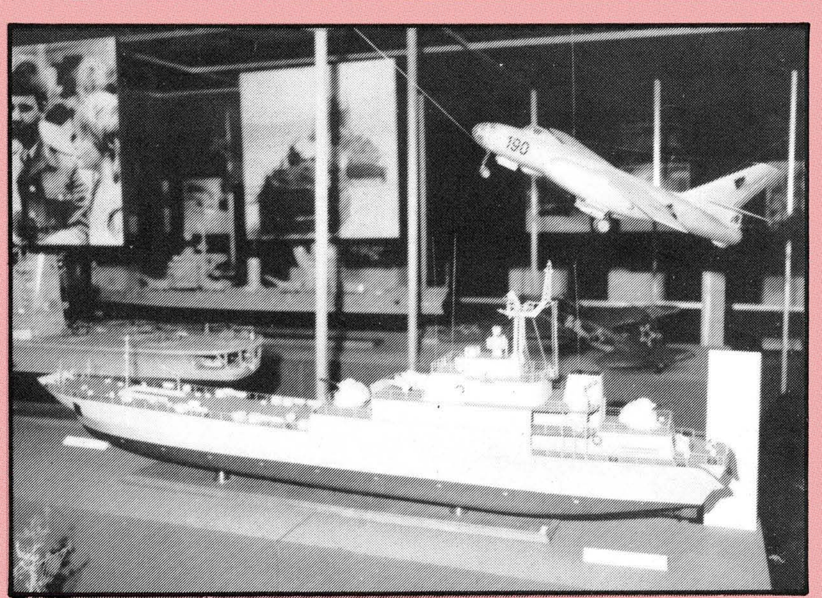
modell bau heute

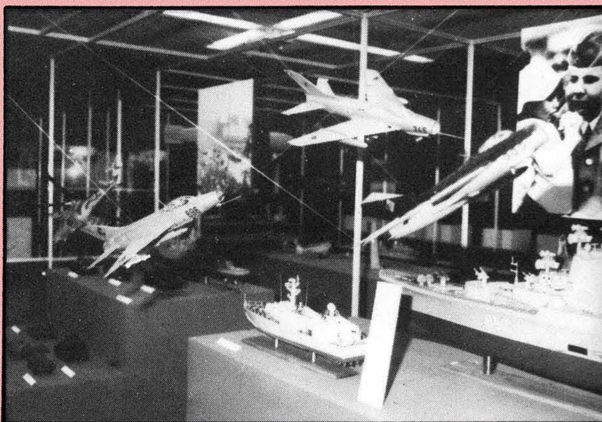
10'87

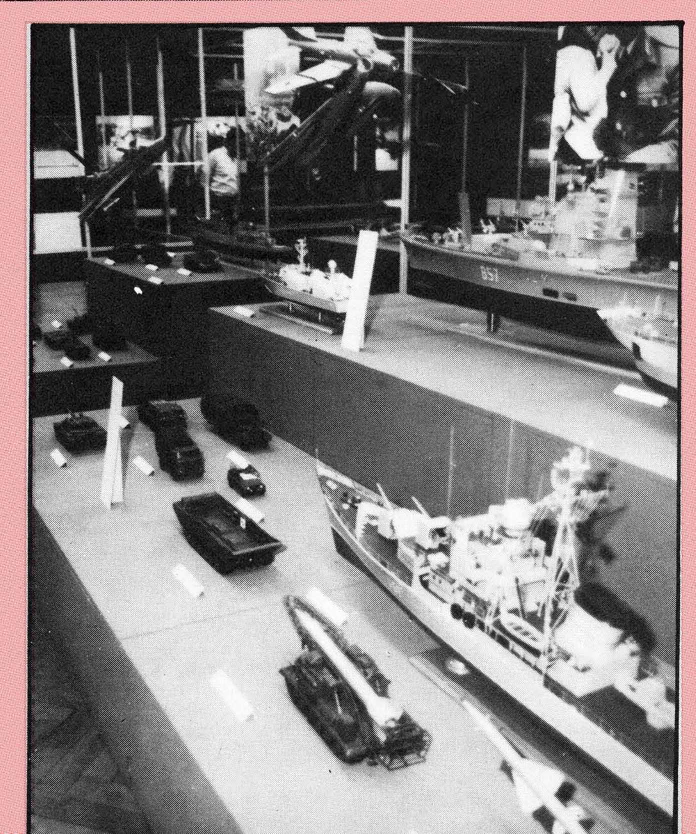


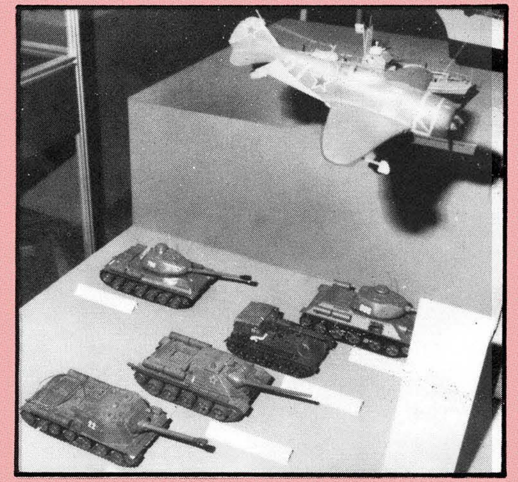



Militärgeschichte
Modell
Modellbau
Sonderausstellung
Armeemuseum der DDR
Dr.-Kurt-Fischer-Platz, Dresden 8060
3.7.1987 - 30.9.1988 - Öffnungszeiten: Dienstag - Sonntag 9 - 17 Uhr





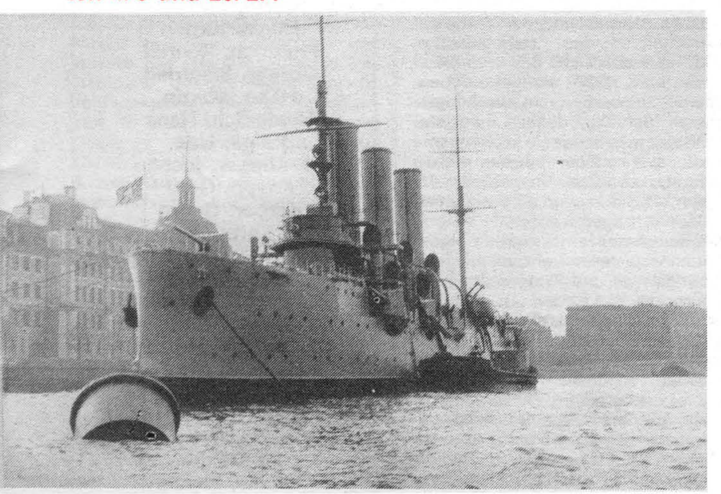






Die Schüsse der AURORA

... leiteten bekanntlich die Große Sozialistische Oktoberrevolution ein. Über die AURORA und einen der ersten sowjetischen Lastkraftwagen berichten wir auf den Seiten 4/5 und 26/27.





Gratulation

Der Generalsekretär des Zentralkomitees der SED und Vorsitzende des Staatsrates der DDR, Erich Honecker, empfing zu seinem 75. Geburtstag auch die Grüße und Glückwünsche der Gesellschaft für Sport und Technik. Sie wurden von einer Delegation unserer sozialistischen Wehrorganisation überbracht, an deren Spitze der Vorsitzende des Zentralvorstandes der GST, Vizeadmiral Günter Kutzschebauch, stand. Unsere Abordnung brachte im Namen aller GST-Mitglieder die enge Verbundenheit zur Partei der Arbeiterklasse, zu ihrem sozialistischen Vaterland sowie die Hochachtung und Wertschätzung für das unermüdliche Wirken Erich Honeckers zum Wohle der Bürger, für Frieden und Sozialismus zum Ausdruck. Vizeadmiral Günter Kutzschebauch überreichte Erich Honecker die „Chronik zur Geschichte der Gesellschaft für Sport und Technik".
Während der herzlichen Begegnung im Hause des Zentralkomitees der SED wurde der Wille bekundet, auf dem Weg des XI. Parteitages der SED und in der Masseninitiative „GST-Auftrag VIII. Kongreß – Wort und Tat für unseren sozialistischen Friedensstaat!" alles für die Sicherung des Friedens und die weitere erfolgreiche Gestaltung unserer sozialistischen Gesellschaft zu tun.

Zum Titel

„Militärgeschichte, Modell, Modellbau" ist der Titel einer repräsentativen Sonderausstellung, die das Armeemuseum Dresden anläßlich des 70. Jahrestages der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution veranstaltet. Unser Titel und die zweite Umschlagseite vermitteln einige Eindrücke von dieser Ausstellung.
Als Besonderheit, speziell für jugendliche Besucher, wurde eine kleine, funktionsfähige Modellbauwerkstatt eingerichtet, wo bekannte GST-Modellbauer, wie der Knappenroder Schiffsmodellbauer Johannes Fischer, in organisierten Veranstaltungen Proben ihres Könnens abgeben und den Besuchern Rede und Antwort stehen zu Fragen des Modellbaus und des Modellsports.
Etwa 170 Modelle, vom legendären russischen Kreuzer AURORA bis zum Schützenpanzer BMP-2 der NVA, widerspiegeln auf einer Ausstellungsfläche von 400 m² in Verbindung mit ausgewählten Originalen und zahlreichen Fotos bedeutende militärhistorische Ereignisse und Entwicklungen von 1917 bis zur Gegenwart. Lobenswert die bewußte Auswahl der Exponate und die hohe Qualität ihrer Modellausführung. Leider wurden die Möglichkeiten der Darstellung historischer Zusammenhänge zur Rolle der faschistischen Wehrmacht im zweiten Weltkrieg an Hand der ausgewählten Modelle nicht voll ausgeschöpft.

FOTOS: WOHLTMANN



Ein Wettkampf-hoch

... erlebten in den zurückliegenden Wochen und Monaten unsere GST-Modellsportler, im Gegensatz zu den atlantischen Tiefausläufern, die in diesem Sommer unser Wetter bestimmten. Von den Pisten, Wiesen und Gewässern der Modellsportwettkämpfe berichten wir auf den Seiten 10 bis 15 sowie auf den Seiten 19 bis 24.

... mbh-aktuell ... mbh-aktuell ...

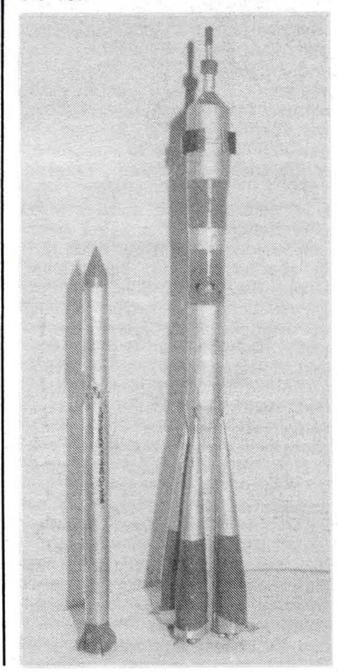
In diesem Jahr vollendet sich der 35. Jahrgang der GST-Presse. 1952 erschien die erste Ausgabe von "Sport und Technik". Aus diesem Anlaß wurden in einer Festveranstaltung viele Autoren für ihre fleißige Mitarbeit in der GST-Presse geehrt. Die Bauplangestalter Hans-Jürgen Kuhlmann und Dr. Boris Lux wurden mit der Ernst-Schneller-Medaille in Bronze ausgezeichnet. Bernd Maltzahn, der die RC-Seiten in mbh betreut, erhielt ein Sachgeschenk. Unseren herzlichen Glückwunsch!

GST-Modellsportkalender

AUTOMODELLSPORT
Leipzig. Zum 10. Tauschmarkt mit Börse für Automodelle lädt am 15. November von 8.00 bis 14.00 Uhr die Interessengemeinschaft „Zur Geschichte der Automodelle" in die Schülergaststätte in Leipzig-Lößnig, Willi-Bredel-Straße, ein.
Zugelassen zum Tauschmarkt mit Börse sind Auto- und Motorradmodelle, Automodellzubehör sowie Kfz-Literatur. Siehe auch unseren Bericht auf Seite 25.

PROGRESS, ENERGIJA und QUANT

... sind Namen von sowjetischen Versorgungsraketen für die friedliche Weltraumforschung. „Arbeitspferde im Kosmos" nennen wir sie in unserem Beitrag auf den Seiten 15 bis 18.



Modellsport – Freude und Entspannung für jedermann

GST AUFTRAG VIII. KONGRESS

Vom 1. Verbandstag des Modellsportverbandes der DDR

„Die Aufgaben des Modellsports in Auswertung der Beschlüsse des VIII. Kongresses der GST", das war das Thema des Referats auf dem 1. Verbandstag des Modellsportverbandes der DDR.

Interessiert und aufgeschlossen verfolgten die Delegierten die Ausführungen von Oberst Heinz Wittek, Stellvertreter des Vorsitzenden des ZV der GST für Wehrsport. Wir veröffentlichen auszugsweise Abschnitte aus dem Referat, um alle Modellsportler über dieses wichtige gesellschaftliche Ereignis unseres noch jungen Verbandes zu informieren.

Unsere heutige Zusammenkunft, wenige Monate nach dem VIII. Kongreß der GST, der weitreichende Beschlüsse für die Entwicklung der sozialistischen Wehrorganisation faßte, hat für den Modellsport eine besondere Bedeutung.

Dieser Verbandstag ist der Gründungstag des Modellsportverbandes der Deutschen Demokratischen Republik. Ich beglückwünsche alle hier Anwesenden, die erfahrensten und bewährten haupt- und ehrenamtlichen Funktionäre, Übungsleiter, Schiedsrichter, Trainer und Leistungssportler des Modellsports, als Mitbegründer des MSV der DDR.

Wir können uns bei der Fortführung einer erfolgreichen Entwicklung des Modellsports auf ein gutes Fundament stützen. Die vergangene Kongreßperiode war die bisher erfolgreichste des Modellsports. Fast 19000 Mitglieder sind in über 1000 Sektionen erfaßt. Das entspricht einer Steigerung um annähernd 8%. Positiv ist hierbei, daß sich das Netz der GO und Sektionen kontinuierlich erweitert hat und im Jahr 1985 bereits die Tausender Grenze überschritten wurde. Mit Befriedigung können wir ebenfalls konstatieren, daß in den Arbeitsgemeinschaften „Junge Modellsportler", deren Tätigkeit vorwiegend von Mitgliedern der GST gefördert und geleitet wird, eine analoge positive Bilanz gezogen werden kann. Über 4000 Modellsportler sind im Besitz einer Übungsleiter- bzw. Schiedsrichterberechtigung. Die große Aktivität der Modellsportler kommt sowohl in der Teilnahme an Wettkämpfen und Meisterschaften zum Ausdruck als auch in dem hieraus resultierenden Erwerb von Abzeichen und Leistungsabzeichen, deren Gesamtzahl jährlich etwa 4000 beträgt.

Die zahlreichen gesellschaftlichen und sportlichen Höhepunkte dieses Jahres, wo die 750-Jahr-Feier Berlin, die Weltmeisterschaft im Schiffsmodellsport in Schwerin, der internationale Wettkampf im Flugmodellsport in Riesa, Meisterschaften der DDR, die Modellflugschau im Juni in Schönhagen, haben Zuschauer angezogen, die in Größenordnungen von einigen Hunderttausend lagen. Das ist das Ergebnis einer zunehmenden Zahl von Sektionen, die es immer besser verstehen, die vielfältigen Betätigungsformen des Modellsports abwechslungsreich und interessant anzuwenden. Dabei fühlen sie sich verpflichtet, darüber in der Zeitschrift „modellbau heute" und in anderen Massenmedien zu berichten und ihre Erfahrungen zu vermitteln.

Stellvertretend hierfür sollen genannt werden:
– die GO des Automodellsports Fischwarenfabrik Plauen,
– die GO Automodellsport Plasticart Annaberg,
– die GO Schiffsmodellsport, Modellsportzentrum Berlin-Prenzlauer Berg,
– die Sektion Schiffsmodellsport Radebeul,
– die GO Flugmodellsport Havelberg und
– die Sektion und GO des Flugmodellsports in Potsdam.

Unter Beachtung der Erfahrungen unserer Modellsportler und der vielseitigen Potenzen besteht der Sinn des Modellsports der GST darin, viele Schüler, Jugendliche und andere Bürger für den organisierten, kollektiv betriebenen Modellsport zu gewinnen und sie planmäßig mit vielseitigen und anwendungsbereiten Kenntnissen, Fähigkeiten und Fertigkeiten vertrautzumachen, die für den modernen Bau von Modellen notwendig und für produktive Tätigkeiten in der Volkswirtschaft nützlich sind.

Damit ist der Modellsport eine sinnvolle, gesellschaftlich nützliche Freizeitgestaltung mit einem hohen Erlebnisgehalt, der Freude, aktive Erholung und ein geselliges und interessantes Gemeinschaftsleben bietet.

Wenn der Generalsekretär des ZK der SED, Genosse Erich Honecker, in seiner Grußadresse zum 35. Jahrestag der GST würdigte, daß aus den Reihen der GST Olympiasieger, Welt- und Europameister kommen, so gilt dies auch für den Modellsport. In der vergangenen Kongreßperiode, also in den Jahren 1982 bis 1987, konnten bei Welt- und Europameisterschaften des Schiffs- und Flugmodellsports 6 Weltmeistertitel, 15 zweite und 18 dritte Plätze belegt werden. Bei dieser erfolgreichen Bilanz verdienen unsere besondere Wertschätzung die Ergebnisse bei der Weltmeisterschaft in den Modellsegelklassen 1986 in Moskau und der Weltmeisterschaft in den Freiflugklassen 1987 in Frankreich. Bei den 1983, 1985 und 1987 stattgefundenen Weltwettbewerben im vorbildgetreuen Schiffsmodellbau, wo die DDR das internationale Leistungsniveau seit vielen Jahren mitbestimmt, konnten insgesamt 15 Gold-, 44 Silber- und 11 Bronzemedaillen errungen werden.

Großen Anteil an diesen Erfolgen haben unsere ehrenamtlichen Übungsleiter und Trainer des Modellsports. Wir freuen uns, den Kameraden Joachim Löffler, Friedrich Wiegand, Dieter Kasimir, Erich Wenisch, Dieter Johansson, Gerhard Fischer von unserem Verbandstag für ihr erfolgreiches Wirken unsere hohe Anerkennung aussprechen zu können.

Im Modellsport haben wir nicht nur erfolgreich an internationalen Wettkämpfen und Meisterschaften teilgenommen, sondern wir waren auch selbst Ausrichter einer Weltmeisterschaft und mehrerer internationaler Wettkämpfe. Die im Juni dieses Jahres in Schwerin durchgeführte 5. Weltmeisterschaft im Schiffsmodellsport zählt nach Einschätzung der Verantwortlichen der NAVIGA sowie der Teilnehmer aus 15 Ländern zu den besten dieser Weltorganisation. Darüber hinaus konnten wir bekanntlich 3 Weltmeistertitel, 4 zweite und 7 dritte Plätze erreichen.

Die gute Entwicklung des Modellsports in der Breitenarbeit und im leistungssportlichen Bereich liegt darin begründet, daß wir in unserer gesamten Tätigkeit jederzeit zielklar von der führenden Kraft in unserem sozialistischen Staat, von der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands, geführt wurden, daß wir überall in den Leitungen der Partei verständnisvolle und helfende Partner haben. Von unserem 1. Verbandstag bekräftigen wir diese Verpflichtung, indem wir unsere ganze Kraft, unsere Erfahrungen und unser Können mit der Bereitschaft verbinden, den vom VIII. Kongreß aufgezeigten neuen Wegabschnitt auch im Modellsport unter dem Motto: **breiter, vielfältiger, aktiver** – mit neuen höheren Leistungen zu unterstreichen.

Mit Recht gehen wir davon aus, daß die GST, die ihren festen Platz im System der gesellschaftlichen Organisationen hat, allen Bürgern offensteht und sich unablässig von jenen Erfordernissen leiten läßt, die besonders aus der Notwendigkeit des sicheren Schutzes des Sozialismus erwachsen. Hieraus ergibt sich die Aufgabe, in weitaus stärkerem Maße demokratische und gesellschaftliche Führungsprinzipien anzuwenden, d. h. die ehrenamtliche Tätigkeit umfassender zu gestalten, vor allem die Arbeit der Präsidien und Kommissionen zu vervollkommnen, ihre Eigenverantwortlichkeit zu erhöhen, die Befugnisse zu erweitern und eine solche Arbeitsweise zu fördern, in deren Ergebnis die wehrsportliche Erziehung und Wettkampftätigkeit auf höherem Niveau durchgeführt werden kann.

Um auch künftig Umfang und Qualität der wehrsportlichen Tätigkeit weiter erhöhen zu können, beschloß der VIII. Kongreß der GST, für die in der GST geförderten Wehrsportarten insgesamt 9 Sportverbände zu bilden. Zu den qualitativen Aspekten dieser Entwicklung gehört, daß wir damit zur weiteren Entfaltung der Demokratie in unserer Organisation beitragen, die sich vor allem in den Beziehungen zwischen den Mitgliedern und Funktionären, in der „Atmosphäre" des Organisationslebens, im Denken und Handeln der Mitglieder bei der Lösung der Aufgaben, in der Entwicklung und Befriedigung vielseitiger modellsportlicher Interessen und im Einfluß auf das Freizeitverhalten der Jugend ausdrückt. Gleichzeitig verlangt die weitere erfolgreiche Durchführung der sozialistischen Wehrerziehung, der wehrsportlichen Betätigung und der Wehrkrafterhaltung mehr denn je das Zusammenwirken mit unseren Partnern im Modellsport, besonders mit den Organen der Volksbildung, der Pionierorganisation „Ernst Thälmann" und der FDJ. Viele ehrenamtliche Funktionäre des Modell-



FOTOS: MIETSCHKE/HEIN

Die Delegierten. 87 Kameraden aus allen Bezirksorganisationen unseres Landes vertraten 19000 GST-Modellsportler beim 1. Verbandstag des Modellsportverbandes der DDR

Mitglieder des Präsidiums des Modellsportverbandes der DDR

Austel, Dietrich
Bursche, Dieter
Ebert, Rudolf
Flügel, Jürgen
Friedrich, Konrad
Görner, Siegfried
Hähn, Martin
Hinderlich, Hans
Junge, Udo
Dr. Klinger, Jochen
Knapp, Gerd
Kerber, Georg
Dr. Korell, Peter
Koslowski, Hubertus
Keye, Günther
Leonhardt, Hartmut
Mau, Hans-Joachim
Dr. Möbius, Matthias
Neumann, Herbert
Dr. Oschatz, Albrecht
Dr. Papsdorf, Peter
Pfeiffer, Waltraud
Pfeil, Peter
Ramlau, Helmut
Skammel, Gerhard
Steiner, Hans
Wiegand, Friedrich
Zander, Walter
Zenker, Eberhard

sports verfügen bereits über die Fähigkeit, zentrale Beschlüsse eigenschöpferisch, unter den konkreten Bedingungen des eigenen Territoriums und der maximalen Nutzung der eigenen Reserven, umzusetzen, d. h. sie organisieren die freiwillige, bewußte Mitarbeit, streben attraktive Formen der Wettkampfdurchführung an, achten stets auf ein mannigfaltiges Wettkampfangebot für die Mitglieder und Bürger in ihrem jeweiligen Territorium und nutzen alle gesellschaftlichen Höhepunkte, um den Modellsport öffentlichkeitswirksam zu organisieren. In diesem Sinne werden das heute zu wählende Präsidium und die auf der Ebene der Bezirke und Kreise tätigen Fachkommissionen weitreichende Aufgaben wahrnehmen. Ihr Spektrum umfaßt vielseitige Koordinierungsaufgaben der gesellschaftlichen Kräfte bei der Organisation des Übungs-, Trainings- und Wettkampfbetriebes und der publikumsorientierten, modellsportlichen Massenarbeit, die zukünftig eine bedeutsame Stellung einnehmen wird, so wie die Durchsetzung eines ausreichenden Wettkampfangebotes für Mitglieder, aber auch neue Formen modellsportlicher Betätigung für Bürger und Jugendliche, unabhängig, ob sie einer Sektion und Grundorganisation angehören oder nicht.
Aus dieser Sicht konnte der VIII. Kongreß beschließen,
– im Wehrsport an die sportlichen und technischen Interessen anzuknüpfen, nach hohen Leistungen zu streben, zur interessanten Freizeitgestaltung beizutragen, den regelmäßigen Übungs- und Wettkampfbetrieb in den Sektionen, Grund- und Kreisorganisationen zu gewährleisten und das Leben in den Sektionen anziehender, vielseitiger und vor allem gesellig zu gestalten;
– im Modellsport, als technische Wehrsportart, durch seine programmgemäße Durchführung die Freude am Sport zu fördern;
– die sportpolitischen Zielstellungen im Leistungssport zu erfüllen, indem die errungenen Positionen in der Weltspitze behauptet und ausgebaut werden, die kommunistische Erziehung noch wirksamer gestaltet wird, um die Fähigkeit der Sportler auszuprägen, für die sozialistische Heimat das Beste zu geben und zu siegen.
Das Sekretariat des ZV der GST hat am 2. Juni dieses Jahres die Grundsätze des Wehrsports der GST beschlossen. Seine Rolle und Funktion wird in diesem Dokument folgendermaßen definiert: „Der Wehrsport ist Bestandteil der sozialistischen Körperkultur und des Sportes. Sein Inhalt wird von den Erfordernissen der Landesverteidigung sowie von den Interessen und Neigungen der Bürger der DDR bestimmt. Er trägt durch die Einbeziehung der vor dem Wehrdienst stehenden Jugendlichen, der Reservisten und aller interessierten Bürger in wehrsportliche Aktivitäten dazu bei, die Wehrbereitschaft und Wehrfähigkeit der Bevölkerung zu erhalten und zu festigen. Des weiteren entspricht der Wehrsport dem Bedürfnis und der Notwendigkeit einer sinnvollen Freizeitbeschäftigung vieler Bürger. Die Teilnahme am Wehrsport entwickelt die physische Leistungsfähigkeit, prägt sportliches Verhalten zur fairen Wettkampfgestaltung, vermittelt technisches Wissen und Können und trägt zur Entwicklung sozialistischer Persönlichkeiten bei."
Wenn wir hiervon ausgehend die Hauptrichtung der Entwicklung des Modellsports für die kommende

FORTSETZUNG AUF SEITE 12

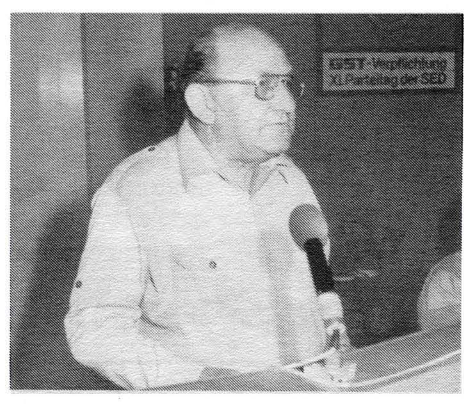
SOLIDARITÄT ist uns Herzenssache

Trotz unfreundlicher Regengüsse herrschte schon vor der offiziellen Eröffnung des traditionellen Solidaritätsbasars der Berliner Journalisten erwartungsvolles Gedränge auf dem Alexanderplatz.
Inmitten der Budenstadt von 165 Redaktionen hatten auch die Zeitschriften der GST-Presse ihre Stände aufgeschlagen, die bis in die späten Abendstunden stets dicht umlagert waren. Modellbau heute war mit einem repräsentativen Angebot an Modellbauartikeln, Spielwaren und Zubehörteilen in diesem Ensemble vertreten. Der Knüller war zweifellos der Nachdruck unserer Klebstoffibel aus den Heften 8'86 bis 4'87, den die Druckerei des MfNV dankenswerterweise übernommen hatte. Ganz besonderer Dank gebührt an dieser Stelle auch den Betrieben im VEB Kombinat Spielwaren, dem VEB PIKO Sonneberg, VEB Spielzeug-Elektrik Meiningen, VEB PLASTICART Annaberg-Buchholz, VEB Anker-Mechanik Eisfeld und VEB Mechanische Spielwaren Brandenburg.
Ein herzliches „Dankeschön" sagen wir auch den Grundorganisationen und Sektionen der GST sowie den privaten Einsendern, die unsere Solidaritätsaktion mit vielen Geschenken unterstützten.
Alles in allem, der Solidaritätsbasar der Journalisten praktizierte auch in diesem Jahr eindrucksvoll den weltumspannenden Solidaritätsgedanken, der mehr und mehr zur Herzenssache von uns allen wird.

Georg Kerber
Chefredakteur

Eberhard Zenker

Präsident des Modellsportverbandes der DDR



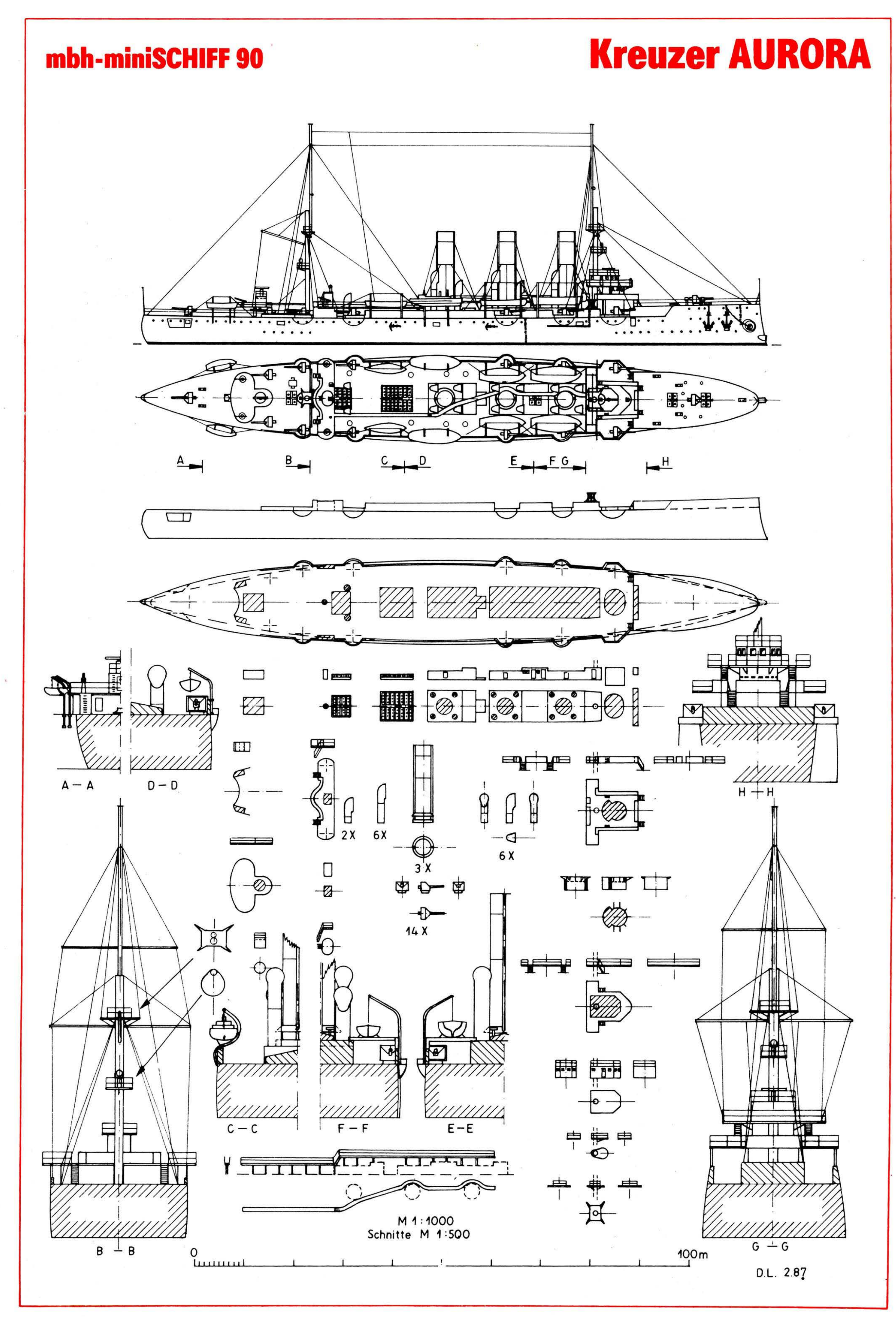
Er bezeichnet sich selbst als den „jüngsten Modellsportler der DDR". Dabei ist der seriöse Präsident unseres Verbandes längst den Kinder- und Jugendschuhen entwachsen! Vielmehr bezieht sich diese Bemerkung auf seine bisherige Tätigkeit im Modellsport und seine neue Funktion im Verband. „Für den Modellsport habe ich mich schon seit jeher interessiert, ... nur mit der Selbstbetätigung hapert es wenig", schmunzelt der Achtundfünfzigjährige. Als Mitglied des Sekretariats des ZV der GST und Leiter einer Abteilung bleibt dafür auch nur wenig Zeit.
Seine neuen Aufgaben geht er jedoch mit jugendlichem Elan an. Das kann auch gar nicht anders sein: Seit 1948 war der gelernte Buchdrukker hauptamtlich als Funktionär in der Freien Deutschen Jugend tätig. Leiter des Parlamentsbüros des 4. Parlaments der FDJ und Mitbegründer der GST an der Jugendhochschule „Wilhelm Pieck" sind nur zwei Stationen aus dem bewegten Leben des diplomierten Gesellschaftswissenschaftlers und Ökonom.
Als Leiter des Büros des Sekretariats des ZV der GST steht Genosse Zenker heute in einer Führungsfunktion unserer Organisation, die sich sicher auch befruchtend auf seine neue Tätigkeit in unserem Verband auswirken wird.
Dazu wünschen ihm alle GST-Modellsportler viel Erfolg!

Günther Keye

Generalsekretär des Modellsportverbandes der DDR

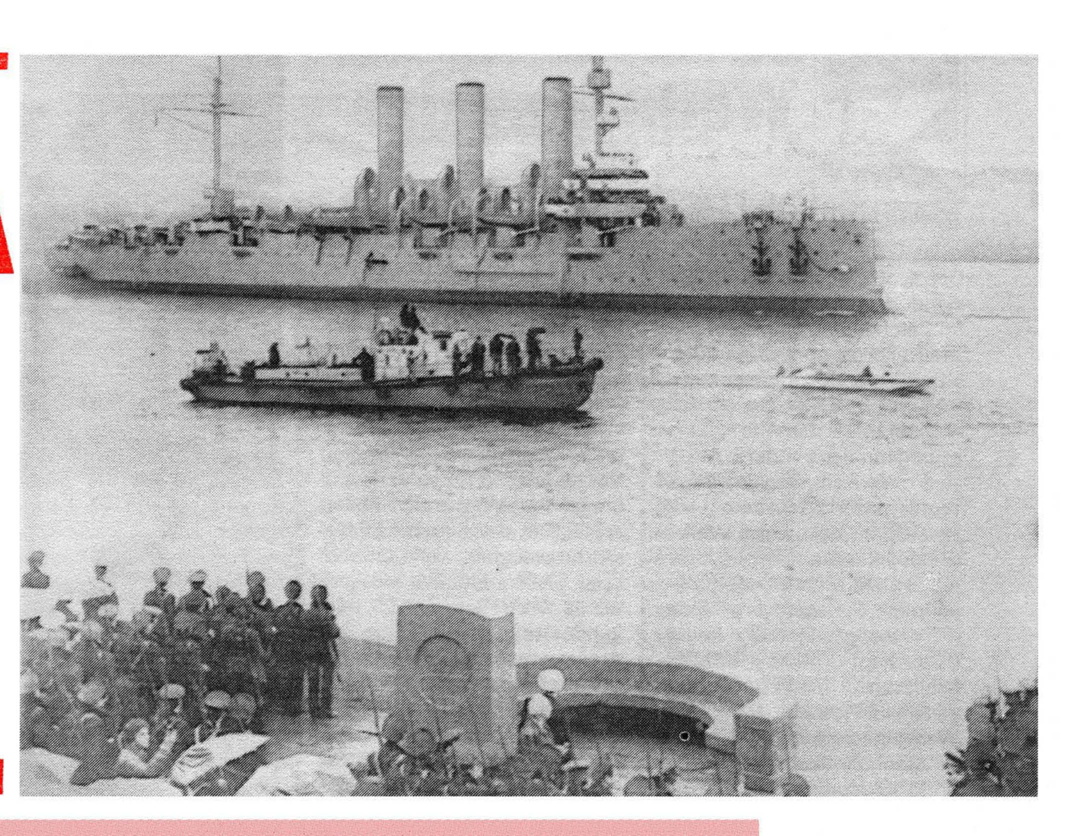


Er redet nicht viel, der 58jährige Generalsekretär unseres Verbandes und ehemalige Leiter der Abteilung Modellsport im Zentralvorstand der GST. Am wenigsten über sich selbst. Dabei gäbe es eine ganze Menge Erwähnenswertes aus dem Leben des Günther Keye zu berichten (im Foto rechts).
Bereits 1949 stellte der gelernte Rundfunkmechaniker seine Kraft zur Erziehung unserer Kinder als Kreisbüroleiter der Jungen Pioniere in Quedlinburg zur Verfügung. Über die ehemalige Landesleitung der FDJ in Sachsen-Anhalt fand er sehr schnell zur blutjungen GST und half maßgeblich mit beim Aufbau des Nachrichtensports.
Seit 1. März 1973 ist Günther Keye Leiter der Abteilung Modellsport im Zentralvorstand der GST. Vom ersten Tag dieser Tätigkeit an sorgte er mit für die Anerkennung des GST-Modellsports im internationalen Rahmen. So ist er seit 1983 Mitglied des Präsidiums der NAVIGA und seit 1985 Leiter der Sportkommission in diesem internationalen Gremium der Schiffsmodellsportler in aller Welt. Sein engagiertes Wirken für den Modellsport fand anläßlich des 35. Jahrestages der GST Anerkennung mit der Verleihung des Kampfordens für Verdienste für Volk und Vaterland durch Generaloberst Horst Brünner, Stellvertreter des Ministers für Nationale Verteidung und Chef der Politischen Hauptverwaltung im Ministerium für Nationale Verteidigung (unser Bild).
Ob er auch selbst Modelle baut? „Na klar", schmunzelt der erfahrene Diplomstaatswissenschaftler. „Und nicht nur Schiffsmodelle ... aber nur für den Hausgebrauch", beendet er bescheiden das Gespräch.


mbh-miniSCHIFF 90
Kreuzer AURORA
A
B
C
D
E
F G
H
A — A
D — D
H — H
2X
6X
3X
6X
14X
C — C
F — F
E — E
B — B
G — G
M 1:1000
Schnitte M 1:500
0
100m
D.L. 2.87

Kreuzer AURORA wieder am Liegeplatz

Zum 70. Jahrestag der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution im alten Glanz am Petrograder Ufer



Leningrad. (ADN) Der legendäre Kreuzer AURORA wurde wieder offiziell in den Bestand der sowjetischen Seekriegsflotte übernommen.
Rund drei Jahre mußten die Leningrader und ihre Besucher auf eine der bedeutendsten Sehenswürdigkeiten der Stadt verzichten, denn so lange dauerte die dringend notwendig gewordene Generalreparatur. Diese Arbeiten hatte die Leningrader Shdanow-Werft übernommen. Rund 600 Teile und Baugruppen mußten die Schiffsbauer originalgetreu erneuern. Im alten Glanz präsentiert sich die AURORA nun wieder ihren Besuchern am Petrograder Ufer. Die Museumsräume im Innern des Kreuzers werden nach Abschluß der Arbeiten im Oktober wieder der Öffentlichkeit zugänglich.

Diese Meldung war vor einigen Wochen in der Weltpresse zu lesen. So mancher Besucher der Newastadt wird wieder froh sein, dieses großartige Denkmal der Zeitgeschichte in Augenschein nehmen zu können; ist es doch nicht zuletzt für viele Modellbauer ein lohnenswertes Modellvorbild.
Der Kreuzer AURORA wurde zum Symbol des bedeutenden Ereignisses unseres Jahrhunderts, der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution. Er gab am 7. November 1917 (25. Oktober des alten Kalenders) um 21.40 Uhr mit seinem historisch gewordenen Schuß aus dem Buggeschütz das Signal zum Sturm auf das Winterpalais. Das Schiff ging am 24. Mai 1900 auf der Galerny-Werft in Petersburg vom Stapel. Die Indienststellung erfolgte am 16. Juli 1903 bei der Baltischen Flotte. Nach dem Sieg der Revolution wurden von der Funkstation der AURORA Lenins „Dekret über den Frieden" und der Aufruf „An die Bürger Rußlands" sowie viele andere Dokumente weltweit verbreitet.
Als erstes Schiff der sowjetischen Seekriegsflotte erhielt die AURORA am 2. November 1927 den Rotbannerorden. Wie im Bürgerkrieg, so kämpften die Matrosen auch im Großen Vaterländischen Krieg tapfer an allen Fronten. Das Schiff selbst war beim Überfall der Faschisten in Leningrad stationiert. Am 17. November 1948 ging der legendäre Kreuzer dort am Petrowskaja-Ufer der großen Newa unweit des Gebäudes der Nachimow-Kriegsmarineschule für immer vor Anker. Später wurde auf dem Schiff eine Filiale des Zentralen Kriegsmarinemuseums eingerichtet.
Am 22. Februar 1968 erhielt es den Orden der Oktoberrevolution.

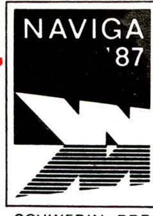
lu/wo

Einige technische Angaben
Verdrängung 6730 t
Länge 123,7 m
Breite 18 m
Tiefgang 7 m
Maschinenleistung 11610 PS (8540 kW) auf 3 Propeller
Geschwindigkeit 20 kn
Fahrstrecke 20 sm
Besatzung 578 Mann
1. Bewaffnung 8 × 152 mm, 4 × 75 mm, 2 × 63 mm, 8 × 37 mm und 3 Torpedorohre.
Die Bewaffnung wechselte später und wurde für 1943 angegeben mit 10 × 130 mm, 4 × 75 mm, 2 × 75 mm, 2 × 45-mm-Flak, 4 MG und 125 Minen.
Die Angabe, daß die „Erstausstattung" der AURORA aus 152-mm-Geschützen bestanden habe, ist fragwürdig. Wahrscheinlich waren es von vornherein die in der russischen Marine üblichen 130-mm-Geschütze, denn 152 mm tauchten erst vor dem zweiten Weltkrieg auf. Vage sind auch die Angaben über 102-mm-Geschütze und über 100-mm-Kaliber. Die 100-mm-Kanone war eine Konstruktion aus dem Jahre 1913. Die 102-mm-Kanone wurde erst 1933 konstruiert und auf Neubauten nach diesem Termin, z. B. großen U-Booten, verwendet. Andere Einheiten sind auf das neue Kaliber umgestellt worden, wobei Angaben hierzu nicht zuverlässig sind.

Farbangaben
Rumpf unter Wasser grün
Wasserpaß weiß
Schiffsschrauben bronzefarben
Rumpf über Wasser, Aufbauten, Ausrüstung, Waffen, Beiboote usw. grau
Decks holzfarben
Dampfbeiboote unter Wasser rot
Anker, Ankerketten, Poller und Klüsen schwarz

Weitere Literatur
Modellplan AURORA mbh 5'77

FOTO: ADN-ZB



Weltrekordflut

Die F3-Klassen am Burgsee



Die 5. Weltmeisterschaft 1987 stand in den F3-Klassen ganz im Zeichen des phantastischen Weltrekords von Chen Zhaolun aus der VR China: fehlerfreie 19,8 Sekunden (146,04 Punkte) in der F3-V/Sen. Doch es begann ganz anders. Am ersten Wettkampftag zwangen Wind und Wellen zum Langsamfahren. Bei diesem Wellenreiten konnte sich unsere junge DDR-Mannschaft gut behaupten. So lagen Jörg Böhme (F3-V/Sen.), Gerald Rosner (F3-E/Sen.) und Steffen Kroitzsch (F3-V/Jun.) auf zweiten Plätzen. Die guten Wasserbedingungen am zweiten Wettkampftag ließen diese Ergebnisse bedeutungslos werden. Schnellfahren war gefordert. In der Klasse F3-V/Senioren legte Petr Novotny (ČSSR), inzwischen im Seniorenalter, mit 27,8 Sekunden einen neuen Weltrekord vor. Doch dies reichte am Schluß nur für Platz 5. Auf 22,0 Sekunden (145,60 Punkte) wurde der Weltrekord noch am selben Wettkampftag durch den chinesischen Modellsportler Chen Zhaolun verbessert.

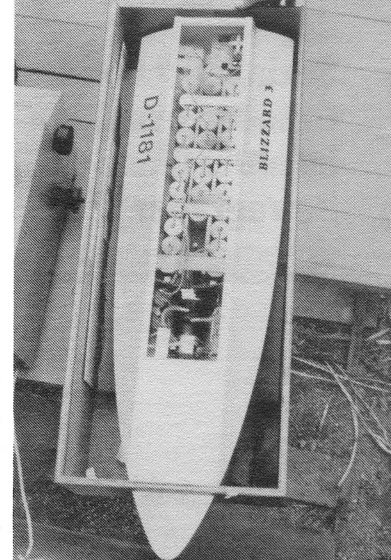
Auch bei den Junioren der Verbrennerklasse ging es schnell zu. 28,5 Sekunden, gefahren von Zdenek Brazdil (ČSSR), waren für die Tagesführung erforderlich. Unser Junior Thomas Boldt konnte sich mit 31,2 Sekunden auf dem 3. Rang plazieren. Damit konnte Thomas seinen eigenen, erst 10 Tage alten DDR-Rekord verbessern. Diese Weltrekorde bei den „Verbrennern" (auch die 28,5 Sekunden waren Junioren-Weltrekord) sind das Ergebnis der erstmals bei dieser Weltmeisterschaft angewendeten 5-Minuten-Regel. Eine Präzisierung des Regelwerks ist unbedingt erforderlich. So wurde über den Beginn der Wertungszeit viel diskutiert.

Bei der F3-E hingegen wurden nach wie vor zwei Läufe pro Durchgang gefahren. In der Junioren-Elektroklasse markierte Zdenek Brazdil mit fehlerfreien 35,2 Sekunden eine Grenze, die keiner mehr unterbieten konnte. Es zeigte sich, daß doch einiges an Nervenstärke erforderlich war, um von zwei Läufen einen fehlerfrei zu fahren. Obwohl unsere Junioren über schnelle Boote verfügen, gelang es ihnen nicht, in den Kampf um die Medaillen einzugreifen. Hier fehlt der regelmäßige internationale Leistungsvergleich, der sich dann in Wettkampferfahrungen, Voraussetzung für so einen bedeutenden Wettstreit, niederschlägt. In der Klasse F3-E/Senioren war der zweite chinesische F3-Pilot Hui Wu mit dem neuen Weltrekord von 29,1 Sekunden erfolgreich.

Am letzten Wettkampftag – bei der Weltmeisterschaft '87 wurden drei Durchgänge gefahren – konnten trotz guter Wasserbedingungen (außer F3-E/Senioren) keine Veränderungen in der Plazierung erreicht werden. Chen Zhaolun, bereits mit 22,0 Sekunden in der F3-V/Senioren uneinholbar in Führung, fuhr mit fehlerfreien 19,8 Sekunden einen sagenhaften Weltrekord. Damit wurde der vor dieser Weltmeisterschaft gültige Weltrekord um 10 (!) Sekunden verbessert. Auch der erst 11 Tage alte DDR-Rekord von Peter Böhme wurde am dritten Wettkampftag unterboten. Gerald Rosner erreichte fehlerfrei 28,2 Sekunden – am Ende jedoch nur Platz 6.



Weltrekordfahrt. Chen Zhaolun erreichte in der F3-V/Sen. 19,8 s



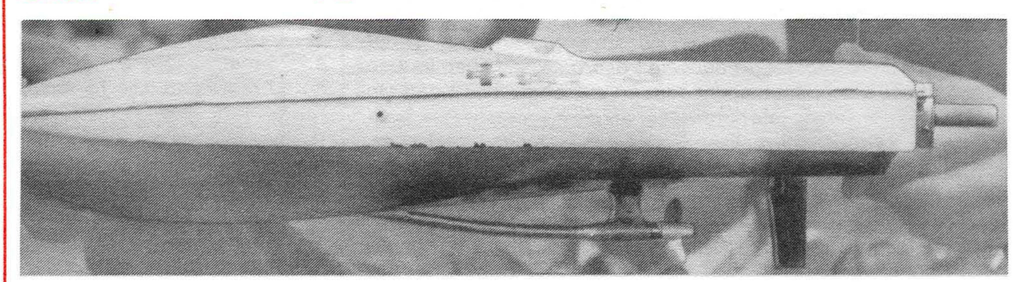
Innenleben ▶

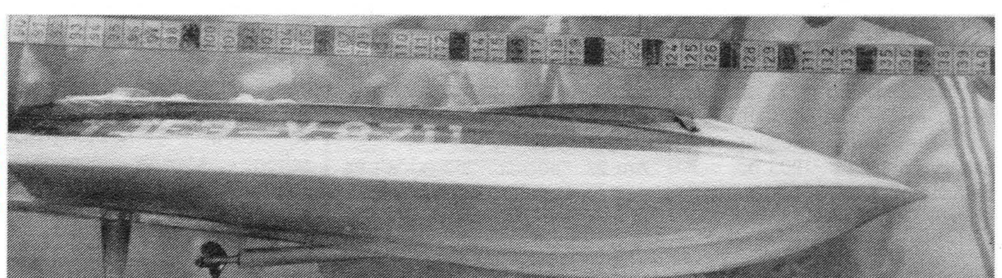




Asse. Roger Pflanz aus Aken (links) und Michael Walter aus Apolda ▶

Unterschiede. Zwei F3-V-Boote unterschiedlicher Konzeption aus der VR China. Oben: Hui Wus Boot mit biegsamer Welle; unten: Chen Zhaoluns Weltrekordboot mit starrer Welle ▼





FOTOS: JANKE, ROSNER

Insgesamt schlug sich unsere DDR-Equipe recht achtbar in dem Feld der weltbesten F3-Fahrer. Die Plätze 3, 4 und 5 der F3-V/Junioren und 6, 7 und 9 der F3-V/Senioren zeugen von einer guten Mannschaftsleistung. Lediglich in den Elektroklassen wurden die Chancen nicht voll genutzt. Beachtenswert ist, daß die F3-Klassen auch bei dieser Weltmeisterschaft die am besten besetzten Klassen waren.

Technische Tendenzen
Durch die erheblich höheren Geschwindigkeiten nähern sich die F3-Boote in ihrer Konzeption immer mehr den F1-Booten. Sogar Resonanztüten gab es zu sehen. Ein echter Leistungsgewinn durch Resonanz war aber nirgends zu beobachten. Die biegsame Welle setzt sich bei den F3-Booten stärker durch. Wird sie nicht eingesetzt, wirken stark eingezogene Rümpfe dem Auftrieb an der Schraube entgegen. Als Verbrennungsmotoren haben sich 3,5-cm^3-Hochleistungsmotoren und in den Elektroklassen Sanarium-Kobalt-Motoren mit 12 bis 15 NC-Zellen 0,8 bis 1,2 Ah durchgesetzt.

Gerald Rosner

Gute Leistungen unserer Junioren

Die FSR-E-Klassen bei der „Fünften"

Nach der Standortbestimmung des Leistungsvermögens unserer FSR-E-Wettkämpfer erfolgte eine zielgerichtete Vorbereitung auf die 5. WM in Schwerin. Es galt für uns, an die Erfolge der 2. WM in Magdeburg 1981 anzuknüpfen. Trotz intensiver Arbeit und des Einsatzes erfahrener Wettkämpfer, wie Cosima Wenisch und Lutz Schramm, gelang es nicht, die Erwartungen zu erfüllen.
Einziger Medaillenträger wurde der GST-Sportler Uwe Rückert in der FSR-E-2 kg/Junioren mit einem 3. Platz. Sehr gute Ergebnisse erzielten auch Bernd Liesch (FSR-E-2 kg/Senioren) und Mirko Masuch (F1-E + 1 kg/Junioren) mit je einem 4. Platz. Ansonsten gab es nur „mittlere" Plätze für die DDR-Starter (siehe Ergebnisse in mbh 8'87). In den vergangenen sechs Jahren hat es eine enorme Entwicklung in den FSR-E-Klassen gegeben. Dies kommt dabei nicht immer in den gefahrenen Rundenzahlen zum Ausdruck.

Gegenwärtiger technischer Stand
In der kleinen FSR-E-Klasse werden Rümpfe aus Kohlefaser bzw. Keflar eingesetzt. Die Masse beträgt um 100 g, dies läßt sich zwar auch mit Rümpfen aus Glasseide erreichen, aber die Boote besitzen dann eine geringere Festigkeit. Als Antrieb wird fast ausschließlich der Kellermotor KE 25 mit Ankerwindungszahlen zwischen 19 und 21 Windungen im Direktantrieb eingesetzt. Von der Fa. Plettenberg waren drei Motoren mit 18 Ankerwindungen vertreten. Im Maximum waren 21 Zellen mit 2,0 bis 2,2 Ah als Energiequelle installiert. Das sind 25 Prozent mehr Leistung als bisher und von unseren Startern zum Einsatz gebracht wurden. Möglich ist dies vor allem durch entsprechend leichte und selektierte Zellen.
Ähnliche Verhältnisse sind bei der FSR-E + 2 kg zu verzeichnen.
Von der Standardbesetzung mit einem Kellermotor KE 100/35 mit 7 Windungen und einem Akkusatz mit 28 bis 29 Zellen (4,0 Ah) ist man international weit entfernt. Es wurden modifizierte Kellermotoren mit verstärkten Kollektoren und Motoren der Fa. Plettenberg mit Leistungen bis 1400 Watt eingesetzt. Als Energiequelle besteht der Akkusatz dann meist aus 4-Ah-Zellen, dem wahlweise 0,7-, 1,2- oder 1,8-Ah-Zellen parallel geschaltet werden. Auch diese Akkus sind mehrfach selektiert, so daß zum Beispiel 4-Ah-Zellen eingesetzt wurden, die effektiv eine Kapazität von 5,6 Ah besitzen. Rein rechnerisch bedeutet dies eine Masseersparnis von etwa 70 g je Zelle, wenn die 5,6 Ah aus mehreren Zellen gebildet würden.
Mit diesem Energieaufwand ist der Bau von Modellen möglich, die eine Karambolage unbeschadet überstehen und eine höhere Grundgeschwindigkeit erreichen. Auf Grund der Masse sind diese Modelle jedoch schwerfällig im Manövrierverhalten.

Wettkampfablauf
Die Junioren fuhren in der FSR-E-2 kg einen „sauberen" Wettkampf. Das war auch die Grundlage für die besseren Ergebnisse gegenüber den Senioren (siehe Ergebnisse in mbh 8'87).
In den Vorläufen bei den Senioren der Klasse FSR-E-2 kg gab es noch ansprechende Ergebnisse. Unsere drei Starter kamen alle in das Finale. Dort herrschte dann Chaos auf dem Wasser, und keiner konnte seine Vorlaufergebnisse bestätigen.
Bei den Junioren und Senioren in der Klasse FSR-E + 2 kg gab es jeweils nur zwei Vorläufe, da nur 8 bzw. 11 Starter angereist waren. Die Rennverläufe hatten nichts mit einem sportlich fairen Wettkampf zu tun. Es wurde nicht nur hart gefahren, wie in Magdeburg 1981, sondern es entstand der Eindruck, daß einige Wettkämpfer ihre Modelle nicht beherrschten. Daß ein E-Boot entsprechend der Wettkampfvorschrift über Funk abschaltbar sein muß, ging bei den meisten Startern im Wettkampftrubel verloren. Dieses Verhalten ist nicht zu verstehen, zumal die Mehrzahl der Modelle mit modernen Schaltreglern ausgerüstet waren, die Übergangswiderstände zwischen 10 und 30 mΩ besitzen! Im Nachhinein läßt sich feststellen, daß es für die FSR-E zu einigen Regeländerungen kommen muß.
Der Kurs ist in seinen Abmessungen für die FSR-E + 2 kg für die Anzahl, die Geschwindigkeit und die Startmasse der Boote zu klein geworden. Für das Schiedsrichterkollektiv ist es fast unmöglich, das Rennen mit den fortwährenden Regelverstößen sicher im Griff zu behalten. Dem Chronisten wird die WM als Weltrekord der Karambolagen in Erinnerung bleiben.

Udo Junge

Die Superfahrt war zu laut

Die A/B-Klassen in Schwerin

Unmittelbar neben dem Schloß wurden bei der 5. WM der NAVIGA für Motormodelle in Schwerin die Wettkämpfe der Fesselrennboote in den Klassen A1, A2, A3 und B1 durchgeführt. Trotz der durch Wind und Wellen meist recht ungünstigen äußeren Bedingungen gab es einige herausragende Leistungen zu sehen. An der Spitze steht dabei der neue Weltrekord in der Klasse A1 von Wladimir Smolnikow (SU), der die Bestmarke auf 190,678 km/h schraubte und damit den bisherigen Rekord um mehr als 16 km/h übertraf. Eine weitere Superfahrt von Alexej Tupikin (SU) in der Klasse B1, der mit 254,958 km/h ein Ergebnis weit über dem Weltrekord erreichte, konnte wegen zu großer Lautstärke (87 dB) nicht gewertet werden. In dieser Klasse gab es trotz Erhöhung des Meßgeräteabstandes von 15 auf 22 m überhaupt große Probleme mit dem Schallpegel. Zwei Drittel aller gefahrenen Wertungen mußten wegen Werten über 80 dB annulliert werden. Weltmeister wurde hier Radi Radev (BG) mit 226,700 km/h. Auch die anderen drei Titel teilten sich die UdSSR und die VR Bulgarien. In der Klasse A2 siegte Wladimir Smolnikow (SU) mit 177,515 km/h, in der Klasse A3 sein Landsmann Gratschja Schachazizjan mit 189,274 km/h, und Weltmeister in der Klasse B1/Junioren wurde schließlich Stojan Stojanov (BG) mit 188,877 km/h. Beeindruckendes technisches Detail bei den Fesselmodellen war die Katapultstarttechnik mit Gummiseil, wodurch die bisher meist recht hohe Fehlstartrate auf ein Minimum gesenkt werden konnte.
DDR-Starter waren in diesen Klassen nicht vertreten.

P. P.

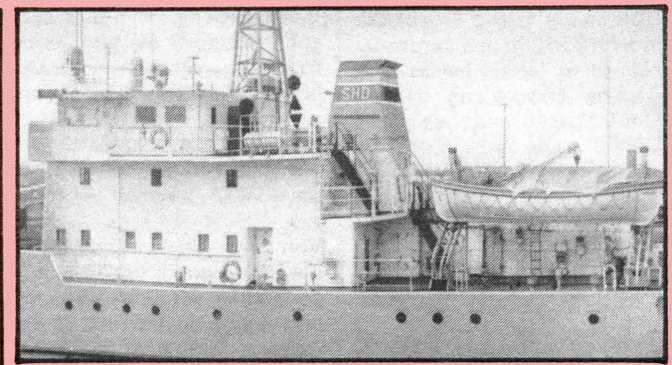
Zu unserer Beilage

Tonnenleger DORNBUSCH



Die Typenbezeichnung läßt schon erkennen, daß es sich bei diesem Schiff um ein Spezialfahrzeug handelt, das vorwiegend für den Umgang mit schwimmenden Seezeichen bestimmt ist. In den Seegewässern der DDR liegen im Interesse einer hohen nautischen Sicherheit des nationalen und internationalen Seeverkehrs nahezu 2000 Tonnen aus, von denen etwa 300 befeuert und zum Teil von beträchtlicher Größe sind (vgl. „Schwimmende Seezeichen" in mbh 6'81). Die Wartung und Unterhaltung dieser recht hohen Anzahl obliegt dem Seehydrographischen Dienst der DDR, der zu diesem Zwecke in Form der sogenannten Tonnenhöfe über die dazu erforderlichen technischen Basen an Land verfügt. Für das Auslegen und Einziehen der Tonnen, für auf See notwendige Wartungs- und Kontrollarbeiten wird eine Anzahl von Spezialschiffen, also Tonnenleger und Seezeichenkontrollboote, unterhalten. Über ein Seezeichenkontrollboot vom Typ SK-64 wurde bereits in den Ausgaben 1 bis 3'81 unserer Zeitschrift ein Modellplan mit Beschreibung veröffentlicht.

In diesem Beitrag möchten wir einen Tonnenleger vorstellen. Tonnenleger stellen gewissermaßen das Rückgrat der Seezeichenflotte dar. Sie sind so konstruiert und eingerichtet, daß sie vor allem die Seezeichenarbeiten in den weniger geschützten Gewässern und auf freier See ausführen können. Das verlangt neben einer guten Seetüchtigkeit genügend Stauraum für mehrere große Leuchttonnen und das nötige Zubehör,



wie Ankerblöcke, Ketten, Laternen, Batterien und vieles mehr. Wichtigstes Arbeitsmittel eines Tonnenlegers ist der Bordkran. Er hat bezogen auf die Schiffsgröße eine verhältnismäßig große Hebekapazität und weist in seiner Konstruktion gegenüber „normalen" Bordkranen eine Reihe von „Extras" auf (vgl. mbh 6'86). Neben den routinemäßigen Seezeichenarbeiten können mit einem Tonnenleger dank seiner technischen Einrichtungen auch Reparaturen bis zu einem gewissen Umfang gleich an Ort und Stelle durchgeführt werden. Der Einsatz von Tauchern ist ebenso möglich, wie die Erfüllung von technischen Sonderaufgaben.

Der Tonnenleger DORNBUSCH ist hinsichtlich der Ausrüstung und Einrichtung so beschaffen, daß auch bestimmte hydrographische und ozeanographische Arbeiten durchgeführt werden können. Das Schiff wurde 1980 auf einer polnischen Werft gebaut und hat sich seitdem im Einsatz beim Seehydrographischen Dienst der DDR bewährt. Es löst den bis dahin im Dienst befindlichen und inzwischen abgebrochenen alten Tonnen- und Kabelleger DORNBUSCH ab.

BESCHREIBUNG DES SCHIFFSTYPS

Der Tonnenleger DORNBUSCH ist ein stählernes Schiff mit zwei Propellern, kurzer Back, einem Arbeitsdeck mit anschließendem Deckshaus, ausfallendem Vorsteven und Kreuzerheck.

HAUPTDATEN: $L_{üa}$ 61,30 m; L_{l} 54,00 m; B_{Spt} 10,80 m; H 4,50 m; Tg 3,27 m; D 1200 t; V 12 kn.

KONSTRUKTIVE MERKMALE

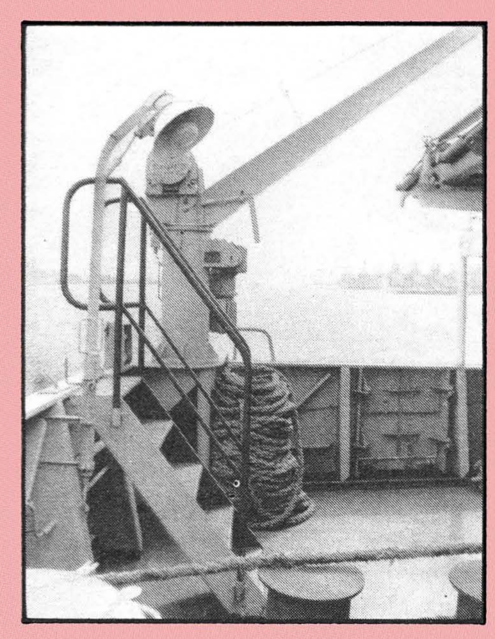
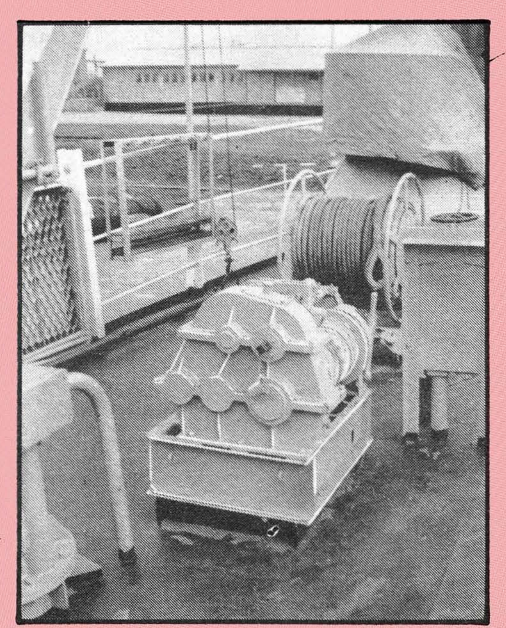
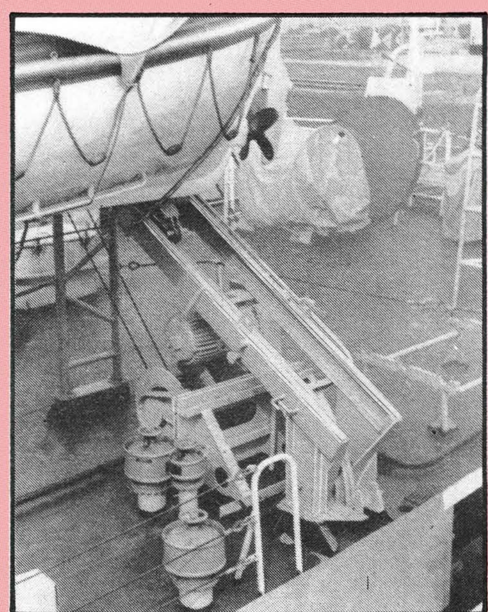
Im Vorderteil des Arbeitsdecks (Hauptdeck) befindet sich der Seezeichenkran. Er ist um 360° schwenkbar und kann somit die gesamte Decksfläche erreichen. Eine ausreichende Ausladung über die Bordwände hinaus bietet günstige Bedingungen für die Arbeit an schwimmenden Seezeichen. Die Nutzlast des Kranes beträgt 7 t. Mit ihm werden auch die beiden Ladungsprähme, welche ebenfalls auf dem Arbeitsdeck stehen, ausgesetzt. Hinter dem Kran ist die Luke für den Laderaum angeordnet. Sie wird mittels eines hydraulisch nach oben aufklappbaren Deckels verschlossen. Das Schanzkleid des Arbeitsdecks ist an beiden Schiffsseiten mit verschließbaren Pforten versehen, die eine bessere Zugänglichkeit der im Wasser liegenden Tonnen ermöglichen. In Höhe dieser Schanzkleidpforten sind an Deck je eine hydraulisch kippbare Bühne angebracht, von denen beim Auslegen von Tonnen die schweren Ankerblöcke abgeworfen werden können. Zwei weiter vorn liegende Schanzkleidöffnungen sind vertikal und horizontal mit Wülsten und Rollen versehen. Sie dienen der Führung der Ankerketten beim Auslegen und Einholen von Tonnen. Um den Schiffskörper herum brachte man eine kräftige Stahlscheuerleiste an. Im Bereich des Arbeitsdecks ist die Außenhaut durch diagonal aufgeschweißte Rippen zusätzlich bewehrt, weil sich bei der Arbeit im Seegang „unsanfte" Berührungen mit im Wasser schwimmenden Tonnen nicht immer vermeiden lassen.

Außer dem Motorrettungsboot (Bb.-Seite) ist an Bord noch ein kleines Motor-Arbeitsboot (Meßbeiboot) vorhanden, das bei solchen Arbeiten, die nicht direkt vom Tonnenleger ausgeführt werden können, vielseitig einsetzbar ist. Eine Besonderheit ist die Gestaltung des Hecks. Das gerundete Kreuzerheck wird von einem spiegelheckartigen Achterdeck überragt. Das überstehende Deck wird von Stützen gegen die Rumpfaußenhaut versteift. An der Achterkante des Back- sowie des langen Poopdecks sind je zwei Waffenfundamente fest installiert. Zu Übungszwecken erhält der Tonnenleger vier Waffen des Typs 12,7-mm-DSchK 1938 (vgl. mbh 2'86) aufgesetzt.

Das Schiff ist mit allen üblichen für die Schiffsführung erforderlichen Einrichtungen und Geräten ausgerüstet, wie z. B. Kreiselkompaß-, Radar-, Echolot- und Funknavigationsanlagen. Besonders zu erwähnen ist das Horizontal-Vertikal-Echolot. Mit diesem Gerät ist es möglich, gesunkene Tonnen, Wracks oder andere Unterwasserhindernisse nach dem Echolotprinzip zu suchen und zu orten.

ANTRIEBSANLAGE

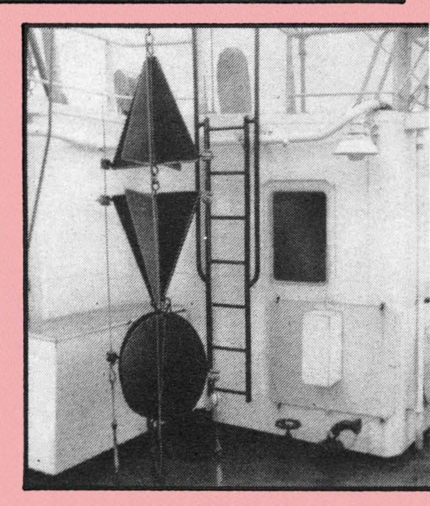
Zum Antrieb des Schiffes dienen zwei 6-Zylinder-Cegielski-Sulzer-Dieselmotoren mit einer Leistung von je 750 kW. Jeder dieser Motoren wirkt auf einen Verstellpropel-

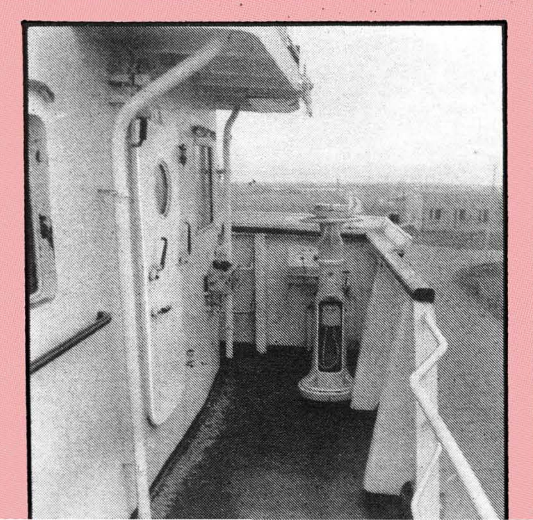
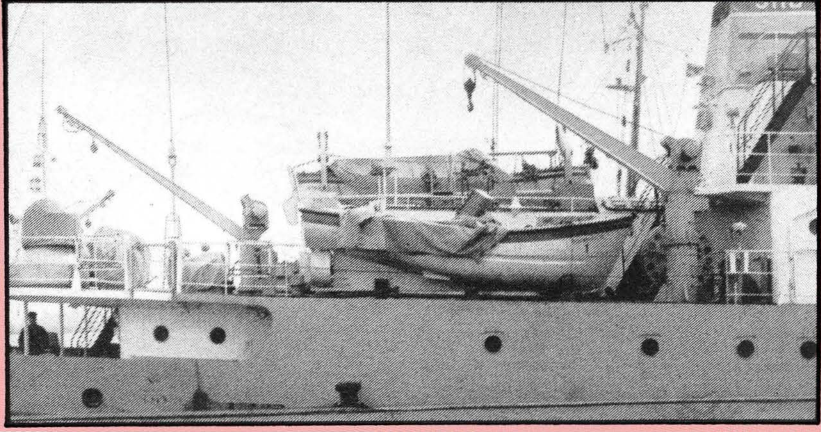




ler. Für extrem geringe Fahrtstufen können diese Hauptdiesel ausgekuppelt werden. Zwei kleinere Elektromotoren übernehmen dann den Antrieb des Schiffes. Zusätzlich ist im Vorschiff noch ein Bugstrahlruder eingebaut. Es hat eine Leistung von 130 kW. Die beiden Verstellpropeller und das Bugstrahlruder verleihen dem Schiff die für Arbeiten an schwimmenden Seezeichen erforderliche hohe Manövrierfähigkeit. Um diese voll auszunutzen, wird die gesamte Anlage von der Brücke aus ferngesteuert.

Fregattenkapitän Hans-Henning Berger

FORTSETZUNG
der Beilage und des Beitrags (zum Modellplan, Farbgebung, Stückliste) in mbh 11'87.

Die Dreißigste

Bildimpressionen von der Jubiläumsmeisterschaft der DDR in Merseburg

Ein weiterer Höhepunkt für die Schiffsmodellsportler der GST nach der 5. Weltmeisterschaft der NAVIGA 1987 in Schwerin war zweifellos die 30. DDR-Meisterschaft der Motorklassen in Merseburg. 250 Schiffsmodellsportler kämpften in 30 Klassen um Medaillen und Meistertitel.

Drei DDR-Rekorde gab es auf dem Gotthardteich:
F1-V3,5/Sen. Kay Strätz (als Junior) 16,3 s,
F1-V2,5 Standard/Sen. Eberhard Seidel 18,8 s,
F3-V/Sen. Michael Walter 144,6 Pkt.
Weitere Ergebnisse auf der Seite 30.



„Der ewige ZWEITE!"

Heinz Friedrich (63), Startstellenleiter der Klassen F3 in Merseburg, gehört zu den wenigen Schiffsmodellsportlern bei der Jubiläumsmeisterschaft, die von Anfang an dabei waren und 35 Jahre GST-Modellsportgeschichte aktiv mitgestaltet haben.
Seine Visitenkarte: Seit 1953 organisierte er den Modellsport in Lauchhammer, baute ab 20. Januar 1954 die Station „Junger Techniker und Naturforscher" mit auf, leitete sie 26 Jahre lang, heute wirkt er dort als Pädagogischer Mitarbeiter und Leiter der Arbeitsgemeinschaften Elektronik und Schiffsmodellsport. Die Arbeit mit Schülern und Jugendlichen steht immer noch im Mittelpunkt seines Lebens: Seit der ersten DDR-Schülermeisterschaft 1975 bis heute leitet er ein bewährtes Schiedsrichterkollektiv als Hauptschiedsrichter.

Seit welcher Meisterschaft bist Du dabei?
Bei der zweiten Republikmeisterschaft 1954 in Magdeburg startete ich das erste Mal. Seither war ich bei fast allen DDR-Meisterschaften. Von 1962 bis 1976 war ich zwar Mitglied der Auswahlmannschaft für die Rennklassen mit Elektroantrieb (F1-E30, -E500, F3-E), doch war es mir nie vergönnt, hier den Meistertitel zu erringen. So hatte ich den Spitznamen weg: „Der ewige Zweite!"

Du gehörst zu den ersten, die mit einer Funkfernsteuerung an den Start gingen. Wie sahen sie damals aus?
1956 baute ich mir selbst eine Funkfernsteuerung auf. Die Röhrensender waren damals große „Kraftwerke". Denn hier mußten noch die Anodenbatterien untergebracht werden, meistens mit 90 V, dazu kam noch eine Heizungsbatterie. Wenn man sie mit heute vergleicht, war die Leistung ein Zehntel so stark wie die Transistorensender. Den ersten Transistorsender baute ich mir selbst 1962 auf. Wir brachten damals große Verdrängungsrümpfe auf das Wasser, denn die Bleiakkus brauchten ja Platz! Aber auch damals hatten wir einen ähnlichen Kurs wie heute zu bewältigen, doch waren die Tore zwei Meter breit und die Zeiten, naja ... Eigentlich waren wir immer froh, um den Kurs zu kommen ...

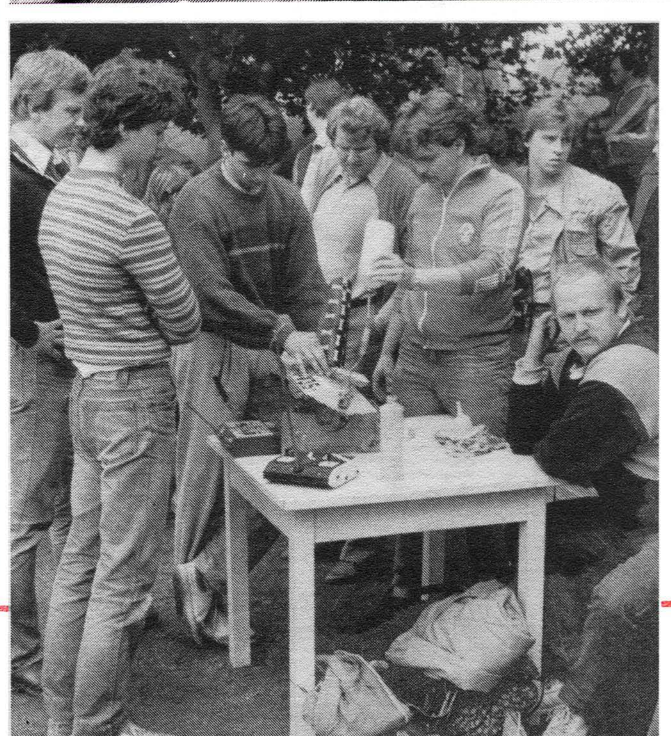
Was hat sich im Bild an den Startstellen verändert?
Damals dominierten die Klassen der Freisegler und der vorbildgetreuen E-Modelle. Starterfelder von 20 bis 30 Wettkämpfern in jeder Klasse waren ein normales Bild.

Die Technik der Modelle hat sich geändert, doch wie ist es mit der Begeisterung?
Diese war damals wie heute genauso groß. Ich möchte unbedingt festhalten: Wen einmal der Modellsport gepackt hat, den läßt er nicht wieder los!

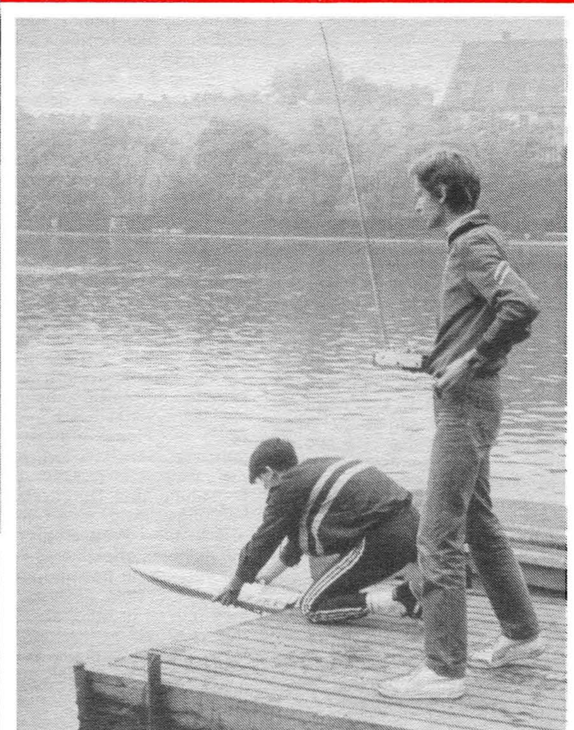
Könntest Du Dir vorstellen, noch einmal selbst an den Start zu gehen?
Natürlich! Allerdings bin ich der Meinung, gute Wettkämpfer haben wir in unserer Organisation genug, doch gute Schiedsrichter werden gebraucht. Darin sehe ich heute meine wichtigste Aufgabe. **wo.**

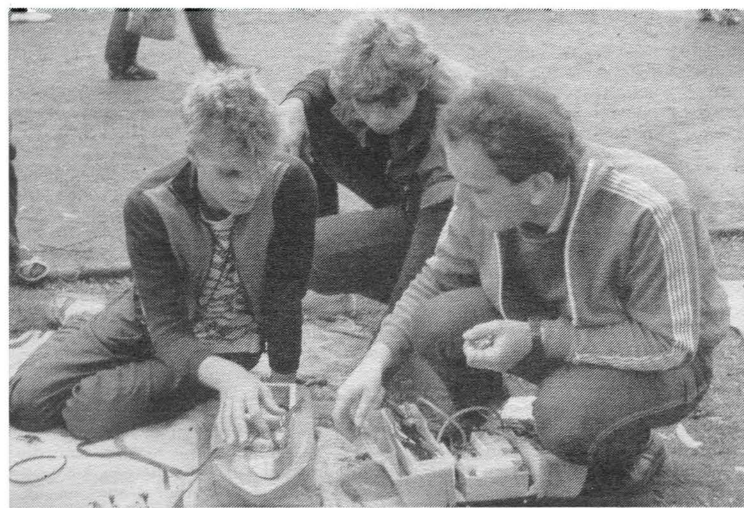
(Unser Bild zeigt Heinz Friedrich mit seiner Frau an der F3-Startstelle.)

















FOTOS: ROSNER, WOHLTMANN



FORTSETZUNG VON SEITE 3

Etappe skizzieren, läßt sich in Kurzform folgendes formulieren: Der hohe und vielfältige technische und sportliche Entwicklungsstand des Modellsports und das daraus resultierende wachsende Interesse vieler Jugendlicher und Bürger nach sinnvoller Freizeitgestaltung und technischer Betätigung sind zunehmend für eine noch breitere Entwicklung zu nutzen, mit dem Ziel, nach Modellkategorien differenziert, neue Mitglieder, vor allem Jugendliche, zu gewinnen und das Netz der Sektionen weiter auszubauen.
Einen breiten Raum nimmt die **Wettkampftätigkeit** im Modellsport ein. Sie ist das vorrangige Ziel des Modellbaus und das Hauptfeld sportlicher und erlebnisreicher Bewährung. Die Zahl der Wettkämpfe hat in den zurückliegenden Jahren ständig zugenommen. Soweit das Wettkämpfe und Meisterschaften auf Kreis- und Bezirksebene betrifft, ist das in Ordnung und sind sie viel kräftiger zu fördern, wenn sie finanziell, materiell und personell sichergestellt werden können. Kritischer und prinzipieller müssen wir aber die Wettkämpfe und Meisterschaften werten, die auf DDR-Ebene stattfinden, und dies von verschiedenen Gesichtspunkten aus:
– Nicht für jeden Modellsportler ist es von sportlichem und erzieherischem Wert, an zentralen Wettkämpfen teilzunehmen, wenn seine Ausbildung und die Wettkampferfahrung unzureichend sind.
– Das allgemeingültige sportliche Prinzip wird vielerorts noch mißachtet, daß eine Teilnahme an übergeordneten Wettkämpfen die Teilnahme an den vorangehenden zur Voraussetzung hat. Das erfordert das Leistungsprinzip.
– Einige DDR-offene Wettkämpfe entsprechen im Hinblick auf ihr sportliches Niveau, anbetracht ihrer unzureichenden Organisation und Durchführung nach der Wettkampfordnung und dem Reglement und auch nach den oft geringen Teilnehmerzahlen nicht mehr den Erfordernissen.
– Schließlich haben wir sogar einige Modellklassen bis zur Meisterschaft der DDR geführt, obwohl entsprechend ihren materiell-technischen Bedingungen diese nur von wenigen Mitgliedern betrieben werden können.
– Auch die territoriale Aufgliederung einiger Modellklassen auf bestimmte DDR-offene Wettkämpfe entspricht im Hinblick auf Fahrstrecken und die entstehenden Kosten nicht unseren Möglichkeiten.
Diese Fakten beziehen sich auf die Durchführung der Meisterschaften der DDR und auf solche Wettkämpfe, die Bestandteil des zentralen Wettkampfsystems sind. Deshalb wurde das Wettkampfsystem des Modellsports überarbeitet und den jetzigen Erfordernissen angepaßt. Das Hauptanliegen besteht darin, die finanziellen, personellen, materiell-technischen und sportlichen Bedingungen in eine bessere Übereinstimmung zu bringen und gleichzeitig das allgemeine Niveau dieser Wettkämpfe und Meisterschaften zu erhöhen.
Das neue Wettkampfsystem des Modellsports unterscheidet sich vom bisherigen prinzipiell in folgenden Hauptpunkten:
– die Nomenklatur der Wettkämpfe wurde eingeschränkt und das Recht zur Bestätigung von Wettkämpfen neu aufgenommen und dazu gleichzeitig verbindliche Kriterien komplex festgelegt;
– es wurden Kriterien bestimmt, nach denen aus dem Meisterschaftsprogramm Modellklassen gestrichen werden können, wenn bestimmte Effektivitätsfaktoren nicht mehr gegeben sind;
– anstelle der bisher nur zentral durchgeführten Meisterschaften der DDR wurden 3 weitere Austragungsmodi geschaffen, die auch die dezentralisierte Durchführung ermöglichen;
– es wurden bestimmte Modellklassen zu einer Meisterschaft zusammengefaßt;
– die Klassifizierung der Wettkämpfe und Meisterschaften wurde exakter systematisiert und gleichzeitig die Nominierungsbedingungen verbindlich fixiert, mit dem Ziel, eine stärkere Kontrolle der Einhaltung und Durchsetzung des Leistungsprinzips zu erreichen;
– das neue Wettkampfsystem ermöglicht ein effektiveres Reagieren auf veränderte Bedingungen, ohne daß das System geändert werden muß und ist flexibler als das bisherige.
Gegenwärtig wird die Wettkampfordnung des Modellsports und gleichzeitig die Finanzrichtlinie entsprechend der neuen Ordnung Finanzökonomie der GST überarbeitet. Eine neue Qualität ist auch bei der Erarbeitung der Bezirkswettkampfkalender notwendig. Es muß gesichert werden, daß jeder Modellsportler in der von ihm betriebenen Modellklasse die Möglichkeit hat, innerhalb seines Bezirkes oder im Rahmen von Bezirksgruppenwettkämpfen jährlich an mindestens 2 Wettkämpfen teilzunehmen, Bedingungen für Leistungsabzeichen und für die Sportklassifizierung zu erfüllen und die Startberechtigung für Wettkämpfe höherer Ebene zu erlangen. Deshalb begrüßen wir die Initiative einiger Bezirksvorstände, die ihre Bezirkswettkampfkalender mit Nachbarbezirken abstimmen, um die angestrebten Ziele umfassender zu erreichen. Diese Arbeitsweise muß zum Allgemeingut aller Bezirksvorstände und ihrer Bezirksfachkommissionen werden. Es ist auch notwendig, daß zukünftig das Generalsekretariat des MSV der DDR eine gründlichere Koordinierung der Wettkampfkalender vornimmt.

Wir müssen auch mehr dafür tun, die Verbundenheit der Modellsportler mit unserer Wehrorganisation weiter zu erhöhen und sie für eine noch regelmäßigere Teilnahme am Organisationsleben zu interessieren. Das erfordert, das sportliche und kulturelle Gemeinschaftsleben in den Grundorganisationen und Sektionen, verbunden mit Geselligkeit und Unterhaltung, noch interessanter und niveauvoller zu gestalten. Wir orientieren auch weiterhin darauf, bewährte Formen modellsportlicher Aktivitäten, wie Schauveranstaltungen, Ausstellungen, Exkursionen, Vorträge u. a., verstärkt in das modellsportliche Leben der Sektionen aufzunehmen und auch die Familienangehörigen in die vielfältigen Betätigungsmöglichkeiten einzubeziehen.
Die Sektionen, die kleinste Org.-Einheit, ist die Heimstatt für unsere Modellsportler, wo sie sich über politische Ereignisse informieren, ihre Gedanken austauschen, Standpunkte beziehen und ihre Haltungen durch konkrete Taten unter Beweis stellen. Persönliche Gespräche, Foren, Vorträge, die Pflege revolutionärer Traditionen und ein erlebnisreiches geistig-kulturelles Leben werden von ihnen als unverzichtbare Bestandteile des Sektionslebens geschätzt. Jede Kreisfachkommission ist deshalb gut beraten, wenn sie die Einheit von politisch-erzieherischer und sportlicher Tätigkeit in den Sektionen stets im Blick behält.
Bei der Bewältigung der uns übertragenen Aufgaben können wir uns auf einen großen Kreis hervorragender, unserer sozialistischen Sache treu ergebener und mit dem Modellsport eng verbundener haupt- und ehrenamtlicher Kader stützen. Sie setzen sich mit politischer Reife, Sachkenntnis und Hingabe ... für die Erfüllung unserer Aufgaben ein. Sie tragen auf anerkannter Weise dazu bei, unseren sozialistischen Staat zu stärken, seine Verteidigungskraft und sein internationales Ansehen zu erhöhen.
Das gleiche trifft auch auf die über 2000 Schiedsrichter des Modellsports zu. Es erfüllt uns mit Stolz, wenn Teilnehmer des Auslandes bei Wettkämpfen und Meisterschaften in der DDR wiederholt die hohe Qualifikation und das Können unserer Schiedsrichter loben, wie dies besonders bei der WM in Schwerin und beim internationalen Wettkampf in Riesa zum Ausdruck gebracht wurde.
Die praktische Durchführung des Modellbaus und Modellsports erfordert erhebliche finanzielle und materielle Mittel, die teilweise Importe erfordern. Wie überall in unserer Gesellschaft, ist auch in der GST die Intensivierung der Hauptweg zur Erhöhung der Effektivität. Dabei müssen wir davon ausgehen, daß die gestellten Ziele mit gleichen bzw. geringeren Kräften und Mitteln in höherer Qualität zu erfüllen sind. Das ökonomische Denken und Handeln muß deshalb jeden Modellsportler auszeichnen. Die Einhaltung einer vorbildlichen Ordnung, die Wartung und Pflege der Technik und die Erhöhung ihres Nutzungsgrades sind hierbei entscheidende Kriterien. Auch hierfür halten wir es für erforderlich, daß die Fachkommissionen des Modellsports auf dem Gebiet der Nachweisführung und Verwendung solcher Materialien nicht nur ihr Mitspracherecht, sondern auch ihre Verantwortung für diesen Prozeß voll wahrnehmen. Der ZV der GST wird auch durch eine entsprechende Ordnung regeln, daß bestimmte Verbrauchsmaterialien und Arbeitsmittel des Modellsports durch die Mitglieder organisationsintern gekauft werden können. Damit soll in erster Linie ein sorgsamer, sparsamer und effektiver Umgang mit solchen Erzeugnissen erreicht werden. Größere Anstrengungen sind auch erforderlich, um durch Einsatz von Erzeugnissen aus der DDR von NSW-Importen unabhängig zu werden.
Effektiver Einsatz finanzieller und materieller Mittel erfordert auch, durch Selbstbau von Rationalisierungsmitteln, z. B. einfacher Tiefziehanlagen, nicht nur kollektiven Modellbau zu fördern, sondern zugleich schneller und besser in bestimmten Bereichen zu Fertigerzeugnissen zu kommen.

Zur Erfüllung unserer Aufgaben hat unser Staat jederzeit die notwendigen finanziellen und materiellen Mittel bereitgestellt. Zur noch besseren Nutzung der finanziellen, materiellen und personellen Ressourcen ist es erforderlich, die Leitungstätigkeit zu vervollkommnen, die Erarbeitung der Entwicklungskonzeption zu qualifizieren und die Funktionäre für schöpferische Arbeitsleistungen zu mobilisieren.
Im **Automodellsport** werden wir auch in den nächsten Jahren die 3 Hauptkategorien funkferngesteuerte Automodelle, Führungsbahnmodelle und vorbildähnliche und vorbildgetreue Automodelle betreiben und weiterentwickeln. Dabei stützen wir uns beim Bau der Modelle vorrangig auf die Erzeugnisse, die im Handel der DDR angeboten werden und dessen Sortiment schrittweise erweitert wird. Das erfordert, die Anstrengungen zur Schaffung von Standardmodellen und nationaler Klassen zu erhöhen. In der Kategorie funkferngesteuerter Automodelle wollen wir uns auf die Klassen RC-ES und RC-V3 konzentrieren. Die Kategorie der Führungsbahnmodelle betreiben wir weiter im Rahmen der jetzigen Möglichkeiten. Der Bau neuer Führungsbahnanlagen ist nicht geplant. Größere Aufmerksamkeit müssen wir dem vorbildähnlichen und vorbildgetreuen Automodellbau in seiner ganzen Breite widmen. Wenn wir auch für diese Kategorie den Oberbegriff Automodell verwenden, so ist damit jedoch die ausgedehnte Palette aller Kraftfahrzeuge einbegriffen.
Im **Flugmodellsport** setzen wir den eingeschlagenen Weg kontinuierlich fort. Das heißt, daß wir die jetzigen 25 Modellklassen in den Kategorien Freiflugmodelle, Fesselflugmodelle, funkferngesteuerte Flugmodelle und vorbildähnliche Flugzeugmodelle weiterentwickeln und dabei stets von den materiellen Bedingungen in der DDR ausgehen.
In den Freiflugklassen, die den größten Teil der Mitglieder des Flugmodellsports vereinen, wird die bisherige Grundrichtung beibehalten. Für diese Klassen sind die materiellen Bedingungen am günstigsten. Weiterhin streben wir an, den Saalflug in der DDR breiter zu entwickeln. In der Kategorie der Fesselflugmodelle konzentrieren wir uns verstärkt auf die nationalen Klassen im Schülerbereich, und hier besonders auf die Klasse der vorbildähnlichen Flugzeugmodelle sowie auf die Klassen der Kunstflugmodelle und der Fuchsjagd, die keine speziellen Fesselfluganlagen erfordern und bei denen die erforderlichen Sicherheitsbestimmungen mit geringen Mitteln hergestellt werden können. Besondere Förderung verdient die Klasse der vorbildähnlichen Fesselflugzeugmodelle F4B-VS.
In der Kategorie funkferngesteuerter Flugmodelle gilt es, die nationale Klasse der Motorsegler F3MS sowie die Klasse der Motorkunstflugmodelle F3A-2 breiter zu entwickeln.
Die Klasse der vorbildähnlichen Flugzeugmodelle F4C-V ist im breiten Maße zu fördern und deren Entwicklung durch ein geeignetes Baukastenangebot zu erleichtern.
Auf Grund des hohen technischen und sportlichen Aufwandes wird sich die weitere Entwicklung der Klassen F3A und F3C auf die individuellen Möglichkeiten beschränken müssen. Im Rahmen der Möglichkeiten erhalten natürlich auch diese Klassen entsprechende Unterstützung.
Im Raketenmodellsport müssen wir

FORTSETZUNG AUF SEITE 19

Heiß umkämpfte Medaillen

Weltmeisterschaft für Freiflugmodelle, Thouars 1987

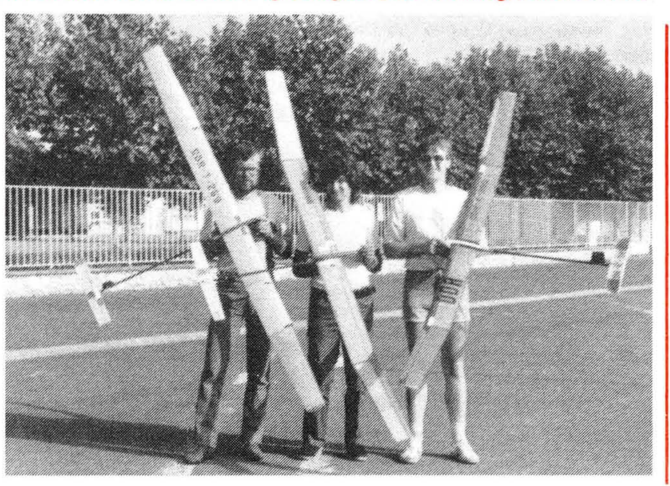
Je drei Wettkämpfer der Klassen F1A und F1C, Gerhard Skammel als Leiter der Delegation, Joachim Löffler, Trainer, und Walter Voigt, Kraftfahrer, waren die Teilnehmer unserer Republik an der Weltmeisterschaft in den Freiflugklassen, die in Thouars/Frankreich ausgetragen wurde.
Nach Frankreich zu fahren, mag eine reizvolle Sache sein. Für die nominierten GST-Modellsportler stand der unbedingte Wille im Vordergrund, gute Plazierungen zu erkämpfen. Seit Jahren arbeitet die Auswahlmannschaft zielstrebig und intensiv, um Anschluß an das Niveau der Weltspitze zu erreichen. Teilerfolge sind erzielt worden und damit das Selbstbewußtsein unserer Modellsportler gestiegen. Nun galt es, den entsprechenden Nachweis zu erbringen. Man mußte sich allerdings davor hüten, zu hohe Erwartungen zu haben. In Frankreich waren 33 Länder, je Klasse also 80 Teilnehmer, am Start. Das Niveau der führenden Länder im Freiflug, wie Sowjetunion, China oder KDVR sowie einiger Spitzenflieger aus anderen Ländern, ist für unsere Sportler unter den gegenwärtigen Bedingungen nicht erreichbar. Da die Klasse F1B von uns nicht besetzt war, waren die Erfolgsaussichten von vornherein geschmälert. Auch die Wettkampfdurchführung, insbesondere das Rückholen der Modelle, gestaltete sich für unsere Modellsportler viel schwieriger als bei vollbesetzten Mannschaften.

Die Anreise
Treffpunkt für die GST-Modellsportler war der Flugplatz Alkersleben, weil hier unmittelbar vor der Weltmeisterschaft die DDR-Meisterschaft ausgetragen wurde. Obwohl es ihnen freigestellt war, nahmen die meisten der zur Weltmeisterschaft Fahrenden mit ihren dritten oder vierten Modellen an der Meisterschaft teil. Doch einige waren wohl in Gedanken schon bei der Weltmeisterschaft. Deshalb sind die erreichten Ergebnisse sehr unterschiedlich. Am Sonntag, dem 9. 8., in aller Frühe, ging die Reise los. Frühstück in Eisenach, Abwicklung der Formalitäten an der Grenze und dann eine sehr lange Autobahn. Über Mannheim ging es weiter in Richtung Saarbrücken, gewissenhafte Abfertigung an der Grenze nach Frankreich, und wieder Autobahn, jedoch mit einer für uns ungewohnten Besonderheit. In Frankreich ist die Autobahn in Privatbesitz, und in Abständen von 30 bis 80 Kilometern sind Zahlboxen aufgestellt, an denen für die Benutzung der Autobahn Gebühren zu entrichten sind.
Eine Übernachtung fanden wir in dem kleinen Ort Dormains, etwa 100 km vor Paris. Zeitiger Aufbruch am nächsten Morgen und wieder Autobahn. Erst Stau, dann zügige Fahrt durch Paris, allerdings ohne die Sehenswürdigkeiten der Stadt zu sehen.
Über Orleans, Tours und Saumurs, streckenweise entlang der Loire, erreichten wir nachmittags die Kleinstadt Thouars, das Ziel unserer Reise. Im Organisationsbüro der Weltmeisterschaft, dem Lyceum Jean Moulin, wurden die Formalitäten erledigt, und wir konnten endlich Quartier beziehen. Dies ist eine Kurzbeschreibung wert: ein sehr langer Flur, beidseitig Zimmer, die weder Tür noch Trennwand zum Flur hatten. In jedem Zimmer standen sechs Betten sowie ein verschließbarer Schrank. Einige Mannschaften verweigerten diese Unterkunft, und sie zogen ins Hotel.

Die Tage vor den Wettkämpfen
Die Delegationsleiterbesprechung um 22.00 Uhr am Anreisetag war schon fast ein Härtetest, zumal wir wegen unserer mangelnden Sprachkenntnisse wenig verstanden. 0.15 Uhr endlich Nachtruhe.
Für den 11. 8. waren die Modellabnahme sowie Training angesetzt. Die Modellabnahme war hervorragend organisiert. Der eigentliche Abnahmebereich war abgesperrt. Alle Wettkämpfer eines Landes konnten gleichzeitig ihre Modelle abnehmen lassen, d. h., es gab die übliche klassenweise Unterteilung und für jede Klasse drei Kontrollstellen. Das Fluggelände, etwa 10 km außerhalb Thouars, bestand aus sandigem Stoppelakker, umgeben von einigen Sonnenblumen-, Mais- und Melonenfeldern. Das Unangenehmste waren allerdings die Landungen der Modelle. Da ging es selten ohne Löcher in der Bespannung oder Beplankung ab. Wenn möglich, wurden die Modelle also im Flug gefangen.
Das große Teilnehmerfeld, die beeindruckenden Starts der Konkurrenz ließen ahnen, wie schwer es werden würde, eine der begehrten Medaillen zu erkämpfen. Am Nachmittag fand die offizielle Eröffnung der Weltmeisterschaft statt. Bei der anschließenden Modellflugschau wurden die Flüge einiger Wakefield-Oldtimer mit besonderer Begeisterung verfolgt. Den Abschluß bildete ein Massenstart, der von Schülern



Unsere GST-Modellsportler haben allen Grund zur Freude



In der Mannschaftswertung belegten die F1A-Flieger den 5. Platz



Manfred Preuß erkämpfte in der Klasse F1A eine Bronzemedaille

mit Bauplanmodellen vorgeführt wurde, eine schöne Werbung für den Freiflug. In einer Vorbesprechung am Abend wurde die Mannschaft auf den kommenden ersten Wettkampftag eingestimmt.

Donnerstag, 13. 8. –
Wettkampf der F1A

Zeitiges Aufstehen, Fahrt zum Fluggelände und letzte Überprüfungsstarts, so der Tagesbeginn.

Das Wetter zeigte sich angenehm: wenig Wind, wolkenlos, kühl und gut tragende Luft, fast durchgängig. Letzteres änderte sich mit Beginn des 1. Durchgangs. Plötzlich wurde es für Modelle, die kurz zuvor vier Minuten flogen, ganz schwierig, das Maximum zu erreichen. Die Ergebnisse zeigen es. 40 der 91 Starter blieben unter dem Maximum. Manni Preuß schaffte es gerade so, Uwe Rusch sicher und Florian Georgi lag nach einem groben Fehler bei 125 s am Boden. Obwohl viele Modellsportler das Maximum verpaßten, entsprach dieser Einstand gar nicht unseren Vorstellungen.

2. Durchgang: Bei Manni reißt nach dem überaus kraftvollen Start der Ring von der Leine – schlechter Übergang, trotzdem Maximum. Uwe fliegt sicher. Florians Modell fällt auf etwa 10 Meter Höhe herunter, und durch ein großes „Wedelmanöver" schafft er noch das Maximum. Der 3. Durchgang verlief ohne Probleme.

Im 4. Durchgang wird bei einer Leinenkreuzung Uwes Startseil zerschnitten. Blitzschnell sprintet er zur Startstelle, Griff zur zweiten Leine, Modell eingehängt und Start in denselben „Bart", der gerade noch erreichbar war. Eine Aktion, die Uwe als Wettkampftyp von Extraklasse kennzeichnet.

Florian war immer noch nervös und unsicher, flog aber auch Maximum. Nach der Mittagspause war die Hitze fast unerträglich geworden. Die noch verbleibenden drei Durchgänge werden bei kräftiger Thermik schadlos überstanden. Mehrmals absolvierten unsere Sportler nach 20 Minuten Durchgangszeit ihr Programm. Manni und Uwe sind im Stechen. In der Mannschaftswertung konnten sich unsere Modellsportler noch auf Platz fünf vorarbeiten, vor der ČSSR, UdSSR, KDVR, BRD und anderen starken Mannschaften. Das Stechen zu erreichen, war zweifellos eine gute Leistung. Doch wer es erreichte, konnte trotzdem noch den 28. Platz belegen und wo zählt schon eine solche Plazierung? Folglich wurde es erst jetzt richtig ernst. Das erste und zweite Stechen brachten nicht viel. Zum Stichkampf über sechs Minuten traten immer noch 22 Wettkämpfer an. 13 blieben auf der Strecke, darunter auch Uwe. Er belegte mit einer guten Zeit den 11. Rang. Manni schaffte die Zeit sicher und mit acht weiteren Startern mußte er die sieben Minuten, nun aber schon ohne Thermik, in Angriff nehmen. Wir standen vor einer dramatischen Situation: Mannis bester Gleiter war beim 6-Minuten-Flug sehr weit abgetrieben. Uwe Glißmann als Rückholer tat sein Bestes, doch die Meldung über den Handfunksprecher lautete immer wieder: „Modell noch nicht gefunden." Die Startplätze für das Stechen waren schon eingenommen, die Leine ausgelegt und das Ersatzmodell eingehängt, da kam endlich der Ruf: „Modell gefunden"! Uwe lief mit dem Modell wie um sein Leben. Vom Start aus eilte ihm Florian entgegen, und im Staffellauf wurde das Modell zum Start gebracht. Die Konkurrenten waren schon in der Luft. Äußerlich völlig ruhig, bereitete Manni das Modell vor, und mit der zweiten Leine ging es hinauf. Etwas abseits suchte Manni nach einem Hauch „positiver Luft" zwei Minuten vor Ende des Stechens schien der Moment gut. Kraftvoll klinkte er das Modell aus. Uns blieb fast das Herz stehen, die Leine hing immer noch am Modell. Nach wenigen Schrecksekunden kurze Order vom Trainer: „Manni schnell zur Startstelle!" Im Sprint ging es hin, kurze Geste zu den Schiedsrichtern, und das bereitliegende Ersatzmodell wurde hochgeschleppt und ausgeklinkt. Kurz darauf kam auch schon der Schuß. Was die Konkurrenz erreicht hatte, wußten wir nicht, aber mit den 187 s konnten wir nicht viel erhoffen.

Schon beim Einpacken, kam plötzlich die Durchsage, daß der Belgier C. Reynders und M. Preuß noch ein Stechen durchführen müßten. Zu unserer Überraschung stellte sich heraus, daß es infolge gleicher Punktzahl um die Bronzemedaille ging. Schon fast in der Dämmerung wurde dieses letzte Stechen des Tages ausgetragen. Beide erreichten gute Zeiten, doch Manni flog 33 Sekunden länger, und damit hatte er sich WM-Bronze erkämpft. Ein Erfolg, der ihm sehr zu wünschen und vor allem hochverdient war. Ganz besonders im Stechen waren seine Erfahrung und sein Können für den Fachmann erkennbar. Einige Modellsportler äußerten hinterher, daß ohne dieses Mißgeschick beim 7-Minuten-Stechen der Weltmeister sehr wahrscheinlich Manfred Preuß geheißen hätte. Doch jeder F1A-Flieger weiß auch, daß mit Viktor Tschob (SU) als Weltmeister und Iwan Horejsi (ČS) als Vizeweltmeister zwei große Könner gewonnen haben.

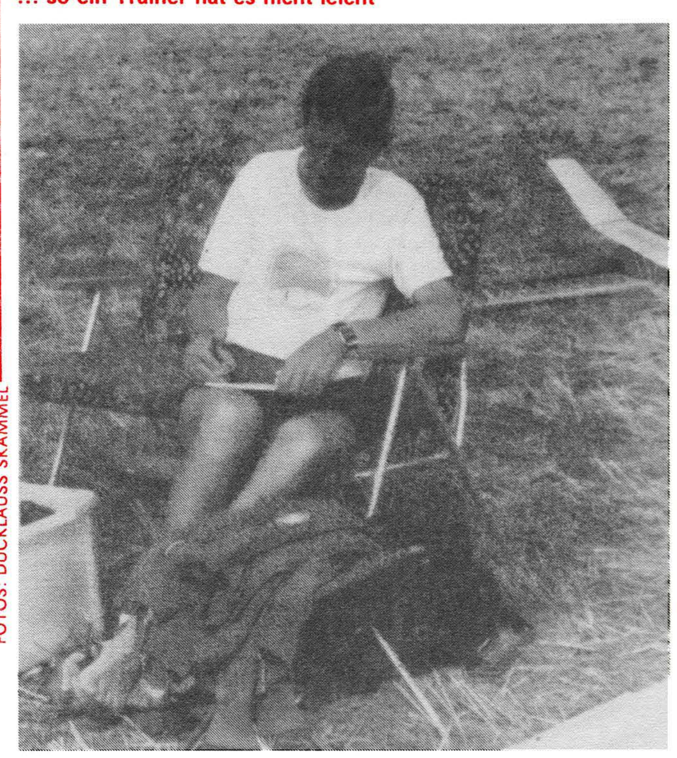
Als die Kontrolle der Siegermodelle beendet war, konnte man auf dem Flugfeld kaum noch die Hand vor Augen sehen, und was Essen ist, hatten wir nur noch vom Mittag her in Erinnerung. Doch auch auf ein Nachtmahl war die Küche eingestellt.

Freitag, 14. 8. –
Wettkampf der F1C

Viele F1C-Sportler haben leistungsfähigere Motoren als unsere F1C-Sportler. So stand für Claus-Peter Wächtler, Manfred Thomas und Uwe Glißmann die Aufgabe, durch technische, fliegerische und taktische Sicherheit ein möglichst gutes Ergebnis zu erzielen. 64 Wettkämpfer gingen an den Start. Daß sich die absoluten Spitzenkönner aus der UdSSR, der KDVR und der VR China sowie Experten wie Koster (DK), Venuti (I), Lustrati (I) vor uns plazieren würden, mußten wir einkalkulieren. Sowohl das Training als auch die ersten vier Durchgänge liefen für uns

FORTSETZUNG AUF SEITE 19

... so ein Trainer hat es nicht leicht



FOTOS: DUCKLAUSS SKAMMEL



„Arbeitspferde" im Kosmos

In Baikonur, dem Weltraumbahnhof der UdSSR, ragt am 19. 2. 1986 zwischen zwei hohen Stahlgittermasten eine weiße Rakete über 60 m hoch in den blauen Himmel. An ihrer Spitze, unter einer schützenden Verkleidung, befindet sich eine Weltraumstation einer neuen Generation, die Station MIR. Eine Trägerrakete vom Typ PROTON wird für den Start vorbereitet. Erinnern wir uns des Anfangs: ...

In den fünfziger Jahren begannen zunächst Höhenraketen die Atmosphäre unseres Planeten, des großen Raumschiffes Erde, zu erforschen. Der erste Sputnik, dessen „piep-piep-piep" die Welt in Atem hielt, wurde von einer 30 m hohen Trägerrakete, die mit insgesamt 20 Haupt- und 12 Steuertriebwerken für den notwendigen Startschuß sorgte, in den Orbit getragen. Die Leistungsfähigkeit dieser zweistufigen Rakete ist jedoch bei weitem noch nicht erschöpft, es folgen Sputniks mit einer Nutzmasse, die weit über einer Tonne lag. Dieser Raketentyp trug, mit einer dritten Stufe versehen und unter dem Namen WOSTOK bekannt, den ersten Kosmonauten der Welt, Juri Gagarin, in einem 4,7 t schweren Raumschiff in eine Umlaufbahn um die Erde. Mit dieser Rakete erobern die sowjetischen Forscher auch den interplanetaren Raum. Eine vierte Stufe, die in der Erdumlaufbahn gezündet werden kann, macht es möglich, den Mond, die Planeten Venus und Mars zu besuchen. Aus diesem Typ entwickelten die Forscher und Konstrukteure letztlich die SOJUS-Trägerrakete, die bis heute die Kosmonauten in den SOJUS-Raumschiffen zu den Orbitalstationen und wieder sicher zur Erde zurück gebracht hat, aber auch mit den PROGRESS-Transportraumschiffen für Nachschub an Wasser, Nahrung, Geräten und Treibstoff gesorgt hat. Diese Raumschiffe hatten bereits eine Masse von über 6,5 t.

Da wird in der Sowjetunion in den heißen Julitagen des Jahren 1965 ein Satellit mit der Bezeichnung PROTON gestartet, bei dessen Massenangabe viele an einen Druckfehler glauben: 12,5 t. Es soll sogar westliche Zeitungen gegeben haben, die diesen vermeintlichen Fehler von sich aus korrigierten. Nein, es war kein Fehler, 12,5 t waren in eine Umlaufbahn um die Erde gebracht worden. Die Leistung der Trägerrakete, die das vollbrachte, betrug mit 60 Millionen PS mehr als das dreifache der Leistung der WOSTOK-Trägerrakete. Die neuesten Erkenntnisse der Triebwerksentwicklung und des Raketenbaus fanden in der neuartigen, leistungsstarken Trägerrakete ihre Verwirklichung und sorgten für Schlagzeilen. Kurz darauf, am 2. 11. 1965 wurde PROTON 2 sowie am 6. 7. 1966 PROTON 3 jeweils mit einer Masse von 12,5 t gestartet. Am 16. 11. 1968 wurde PROTON 4 mit einer Masse von 17,0 t in den Orbit geschickt. Viele Raumflugkörper trug diese Trägerrakete bis jetzt in das All:

– Forschungssatelliten wie PROTON, MARS, VENUS, LUNA 16, die Mondgesteinsproben zur Erde zurückführte, auch LUNOCHOD wurde von ihr zum Mond, VEGA 1 und 2 zur Venus und Komet Halley befördert,
– Forschungs- und Erprobungssatelliten der KOSMOS-Reihe,
– Nachrichtensatelliten auf geostationären Bahnen wie EKRAN, GORIZONT,
– Rettungssatelliten der KOSPAR-Gruppe und eben auch die Orbitalstation MIR und den ersten Forschungsmodul QUANT, der in diesem Jahr unter dramatischen Bedingungen an die Station MIR ankoppelte.



Wie sieht nun das Arbeitspferd der sowjetischen Kosmosforscher aus ...

Der Aufbau der Rakete läßt sechs zylindrische Außenblocks der ersten Stufe, die um einen zentralen Block der zweiten Stufe angeordnet sind, erkennen. Jenes Prinzip, das sich bereits hundertfach bei der WOSTOK- und SOJUS-Rakete bewährt hat. Die Außenblocks sind mit je einem Triebwerk RD 253 ausgerüstet. Dieses Triebwerk hat eine Höhe von 2,72 m und einen Durchmesser von 1,5 m. Über dem Triebwerk befinden sich die Tanks für den flüssigen Treibstoff und den notwendigen Oxydator (Flüssigsauerstoff). In der Spitze sind die Steuerelektronik und die Telemetrieeinrichtungen in rund 20 m Höhe untergebracht, die unter anderem das Trennen der sechs Außenblocks von der zweiten Stufe nach etwa 130 s Brenndauer steuern und überwachen. Die zweite Stufe überragt die Außenblocks um weniges und hat einen maximalen Durchmesser von 4,30 m. Vier Einkammertriebwerke mit insgesamt 2400 kN Schub sorgen 340 s lang für die Beschleunigung der Nutzlast dieser Stufe. Diese Last, die aus der dritten Stufe und der in den Orbit zu befördernden Last bestehen kann, ist durch einen Kopplungsadapter mit der zweiten Stufe stabil verbunden. Dieser Adapter muß die gesamten Kräfte der ersten und der zweiten Raketenstufe auf die darüberliegende Last übertragen, darf aber auch nicht die

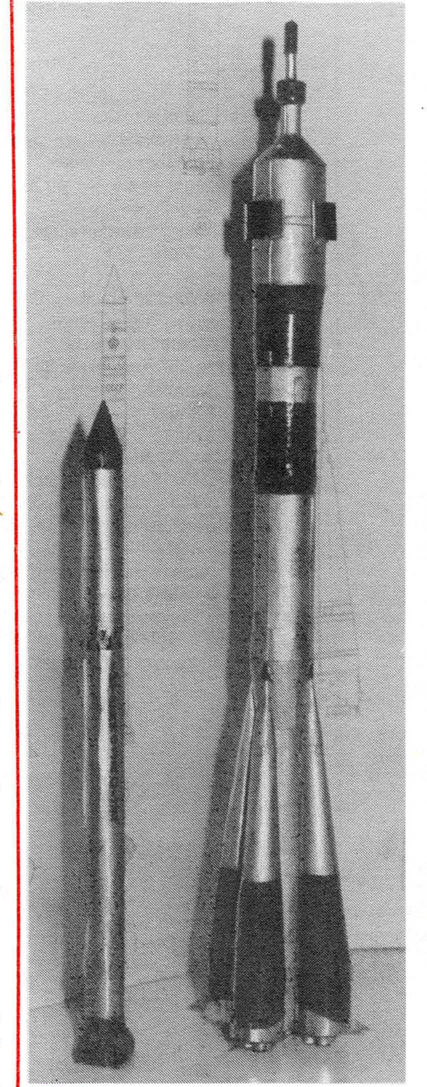


Bild 2

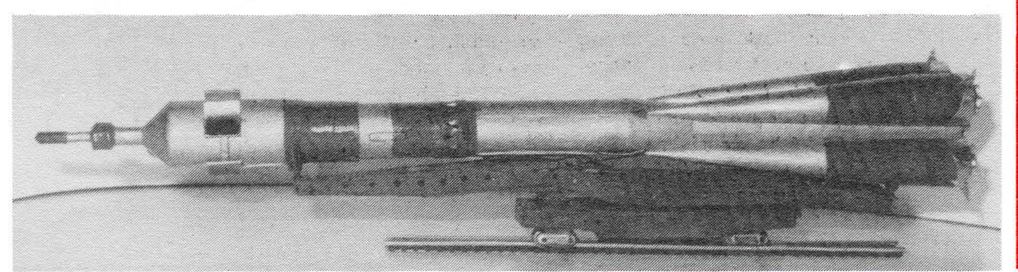
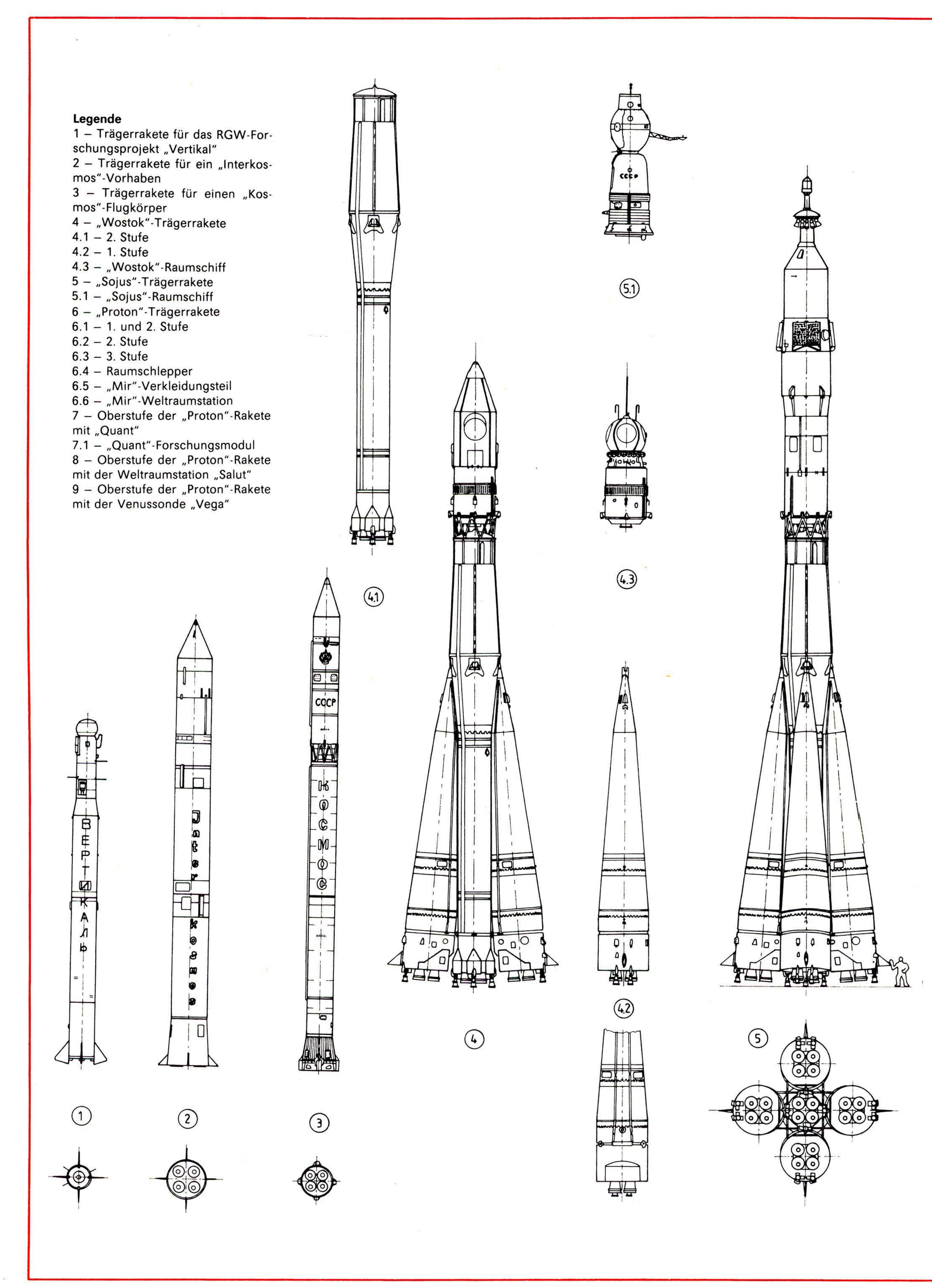


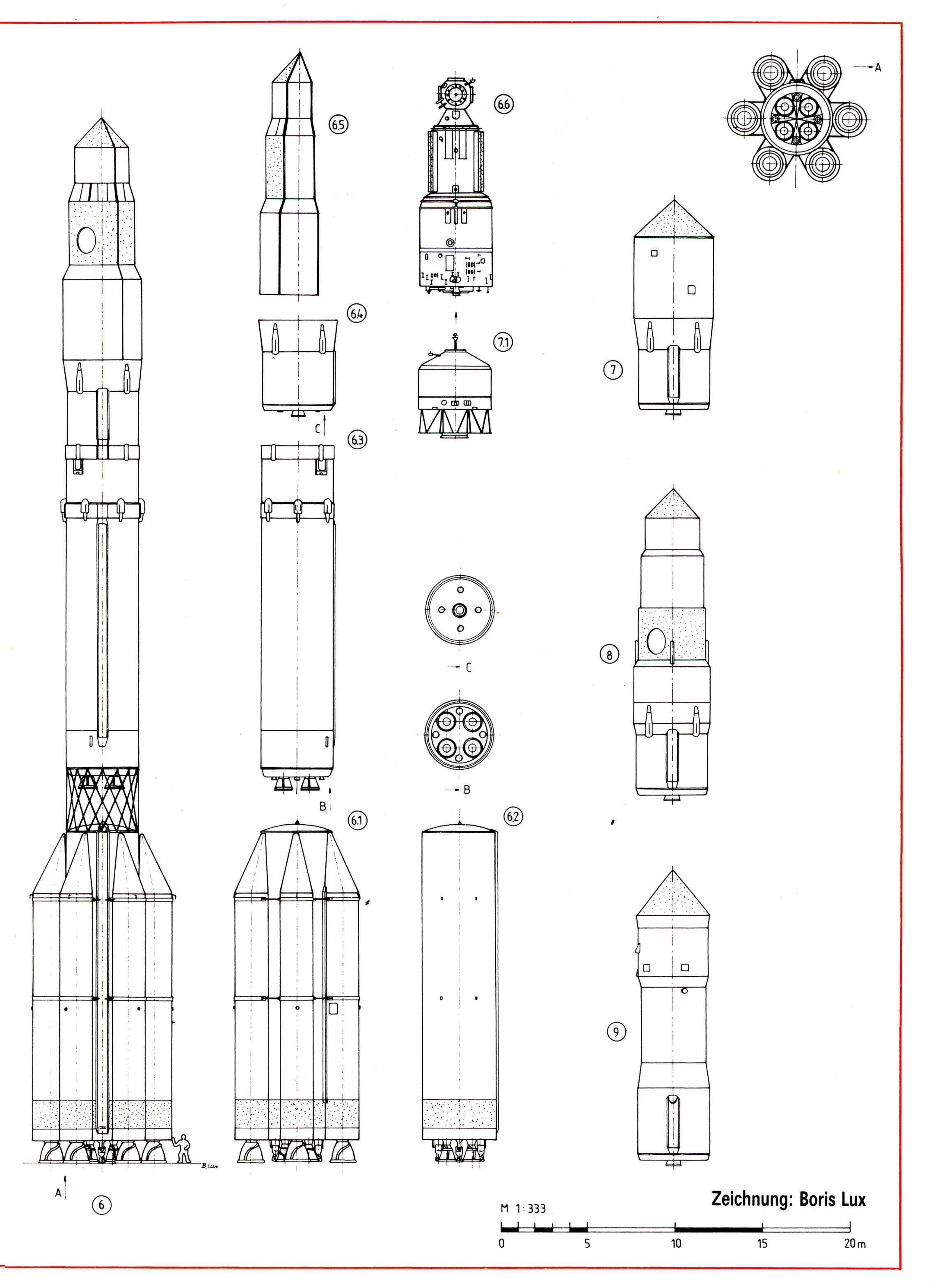
Bild 1

FORTSETZUNG AUF SEITE 18



Legende

1 – Trägerrakete für das RGW-Forschungsprojekt „Vertikal"
2 – Trägerrakete für ein „Interkosmos"-Vorhaben
3 – Trägerrakete für einen „Kosmos"-Flugkörper
4 – „Wostok"-Trägerrakete
4.1 – 2. Stufe
4.2 – 1. Stufe
4.3 – „Wostok"-Raumschiff
5 – „Sojus"-Trägerrakete
5.1 – „Sojus"-Raumschiff
6 – „Proton"-Trägerrakete
6.1 – 1. und 2. Stufe
6.2 – 2. Stufe
6.3 – 3. Stufe
6.4 – Raumschlepper
6.5 – „Mir"-Verkleidungsteil
6.6 – „Mir"-Weltraumstation
7 – Oberstufe der „Proton"-Rakete mit „Quant"
7.1 – „Quant"-Forschungsmodul
8 – Oberstufe der „Proton"-Rakete mit der Weltraumstation „Salut"
9 – Oberstufe der „Proton"-Rakete mit der Venussonde „Vega"


6.5
6.6
A
6.4
7.1
7
C
6.3
C
8
B
B
6.1
6.2
9
A
6
B. Lux
Zeichnung: Boris Lux
M 1:333
0
5
10
15
20 m

FORTSETZUNG VON SEITE 15

Bild 3

Bild 4

Funktion der Triebwerke der dritten Stufe behindern. Daher ist dieser Stufenadapter kreuzgitterartig geformt, wie wir es beispielsweise von einem Scherengitterzaun her kennen. Dieser Adapter ist in einigen Fällen noch mit einer silbrig glänzenden Folie umgeben, die als Schutz vor Hitze und Staub in der Startvorbereitungsphase wirkt.
Ist der von der Steuerung festgelegte Zeitpunkt zur Trennung der zweiten Stufe erreicht, zündet die dritte Stufe, die zweite Stufe schaltet sich ab, und der Kopplungsadapter wird abgesprengt. Das Absprengen erfolgt deshalb, weil die Teile durch den enorm hohen Preßdruck zusammengeschweißt sein können, wie das vom Reibschweißen her bekannt ist. Dieser Effekt ist im Vakuum noch wesentlich stärker als auf der Erde, wo die Oberflächen von Metallen immer durch den Luftsauerstoff hervorgerufene trennende Oxydschichten besitzen. Auf der Oberseite der zweiten Stufe befindet sich eine Schutzkappe aus einem hitzefesten Titanstahl. Sie ist notwendig, um den Steuerblock vor dem Gasstrahl der Triebwerke der dritten Stufe zu schützen. Die dritte Stufe der Rakete wird nämlich schon gezündet, wenn die zweite Stufe und der Kopplungsadapter absprengen. Sind die tieferen Schichten der Atmosphäre durchstoßen, werden die Nutzlastverkleidungen ebenfalls abgesprengt, der nun nicht mehr benötigte Ballast wird abgeworfen. Die Verkleidung ist dazu in zwei oder mehrere Segmente geteilt, deren Trennlinien auf verschiedenen Fotos deutlich zu erkennen sind. Die Trennung der Stufen, der Treibstoffdurchsatz, die Flugbahn, das Abwerfen der Nutzlastverkleidungen, das Entfalten von Antennen und Geräteelementen werden von Bahnverfolgungsstationen und vom Raumflugzentrum aus überwacht sowie gesteuert. Die dritte Stufe hat die Aufgabe, eine Last von etwa 20 t in eine Erdumlaufbahn zu bringen. Das kann eine Orbitalstation, es kann aber auch eine vierte Raketenstufe sein, wie sie beim Start einer interplanetaren Station, z. B. VEGA, oder eines geostationären Nachrichtensatelliten eingesetzt wird. Dazu ist die dritte Stufe mit einem Einkammertriebwerk ausgerüstet, das 600 kN Schub realisiert. Um kleinere Kurskorrekturen vornehmen zu können, sind außerdem noch vier Steuertriebwerke mit je 30 kN Schub vorhanden. An der Spitze der dritten Stufe, nun schon in einer respektablen Höhe von 44 m, befinden sich die Steuerung der Triebwerke und der Kopplungsadapter für die Nutzlast. Rund 520 s nach dem Start ist der Raumflugkörper in eine Erdumlaufbahn eingeschwenkt. Alle Dinge, die vorher Belastungen von 3 bis 6 g, kurzzeitig bis zu 10 g ausgesetzt waren, sind nun schwerelos. Der Raumflugkörper hat eine solche Geschwindigkeit, daß sich die Zentrifugalkraft und die Erdanziehungskraft die Waage halten.
Im Raumfahrtkontrollzentrum, in den Leitstellen und Bahnverfolgungsstationen gratuliert man sich zum erfolgreichen Start und an der Startrampe wird ein weiterer roter Stern angebracht. Währenddessen gehen in einiger Entfernung die Arbeiten an neuen Startkomplexen für eine noch gewaltigere Trägerrakete, die ENERGIJA und Landeeinrichtungen für mehrfach verwendbare Raumschiffe, deren Prototypen bereits erprobt werden, dem Ende zu.
Nun noch einige Worte zum Modellbau.
Interessant für den Modellbau ist neben dem Einzelexemplar, wie beispielsweise der SOJUS-Trägerrakete, die an gleicher Stelle beschrieben wurde, auch eine ausgewählte Gruppe von Trägerraketen oder Raumflugmodellen. Innerhalb einer solchen Gruppe lassen sich dann interessante Vergleiche anstellen, die sich auf die Geschichte, die technischen Details oder die Größenverhältnisse beziehen. So kann auch die vorhandene Modelleisenbahn mit ihrem Maßstab (Bild 1) eine gute Vergleichsbasis sein, und man kann mit seinen Kameraden in einen Wettbewerb treten. Die Bilder 2 und 3 zeigen die Ergebnisse einer Arbeitsgemeinschaft von 10- bis 11jährigen Schülern. Matthias, Dirk, Rene und weitere sechs Schüler bauten im Zeitraum von etwa 40 Stunden eine Reihe von Rohbauteilen einer SOJUS-Trägerrakete, wovon die am saubersten gearbeiteten gemeinsam ausgewählt wurden, um dann zu einem Modell verarbeitet zu werden. Diese Arbeit bereitete allen große Freude, spornte zu guten Leistungen an und fand ihren Lohn in der Ausstellung des Modells zur Schul-MMM. Im Bild 4 haben wir das Modell einer PROTON-Trägerrakete, an deren Spitze sich hier als Nutzlast eine Orbitalstation befindet. Im vorliegenden Bauplan sind einmal mehrere Nutzlastvarianten dargestellt, die alle untereinander ausgetauscht werden können und wir sind sicher, daß diesen sich neue hinzugesellen werden ...

Hartmut Helms

FOTOS: HELMS, LUX

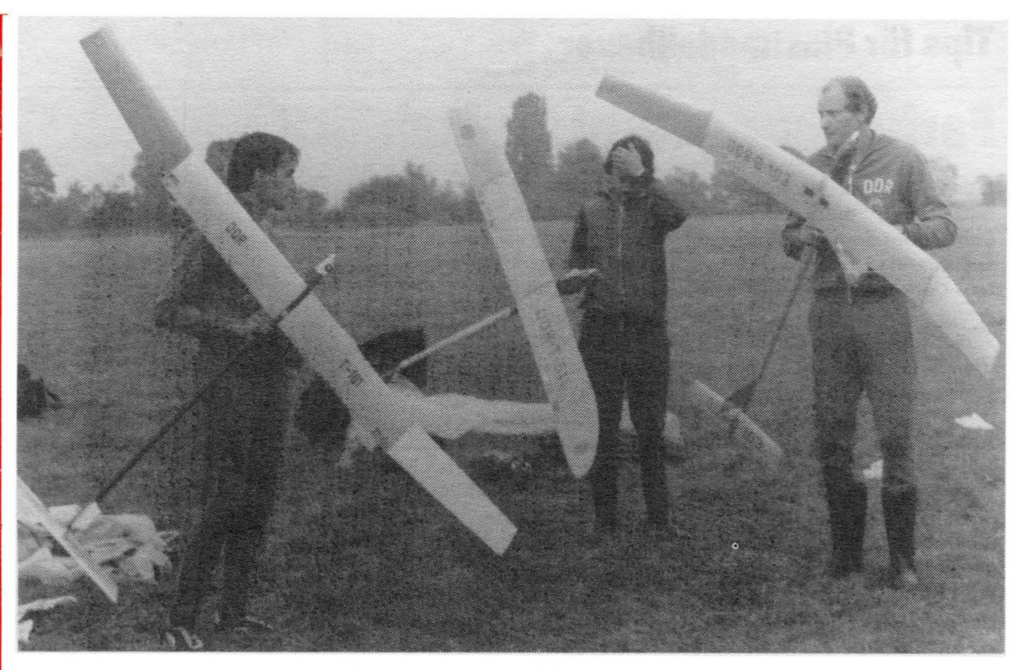
RÜCKTITEL: RÖMER

FORTSETZUNG VON SEITE 14

fast wunschgemäß. Die Thermik war einigermaßen sicher auszumachen. Der Wind war etwas stärker als am Tag zuvor, und so mußten sich die Sportler schnell für einen Start entscheiden. Nur im 3. Durchgang hatten wir einen „Zitterstart" zu überstehen, als Claus-Peters Motor nicht gleich ansprang, und das Modell die Thermik damit nicht mehr erreichte. Eine gemeinsame „Wedelaktion" brachte aber noch das Maximum. Am Nachmittag wurde es thermisch gesehen noch komplizierter. Nicht alles, was so schien, war wirklich ein „Bart". Im 5. Durchgang hatten wir es bei Manfred Thomas noch im letzten Moment erkannt. Also Motor wieder aus und Modell neu vorbereiten. Dann kam der sichere „Bart". Motor an, Start und Flug optimal, aber die Uhren zeigten 7,2 s Motorlaufzeit. Es blieb zwar der zweite Versuch, doch die Zeit lief uns weg, denn Manfred war ohnehin als Dritter an der Reihe. Das zweite Modell war schnell vorbereitet, doch in der Luft lag eine totale Flaute, es blieben nur noch wenige Minuten. Wir setzten uns das Ultimatum, zwei Minuten vor Durchgangsende den Motor anzulassen. Gesagt – getan, doch der Motor spielte nicht mit. Schlauch abziehen, Motor entleeren, Schlauch aufstecken waren zwar geübte Handgriffe, aber diesmal unter äußerster nervlicher Anspannung. Dann lief der Motor und 20 s vor Schluß startete Manfred. Alles ging gut und auch die Thermik hatte sich inzwischen entwikkelt. Nur wer es erlebt hat, kann sich die Aufregung und die anschließende Erleichterung vorstellen. Im 7. Durchgang mußten wir alle mit Uwe Glißmann bangen. Letztlich reichte es aber. Nach sechs Runden waren noch vier Mannschaften ohne Punktverlust. Da wir auch beim letzteren schadlos blieben, war der 4. Rang in der Mannschaftswertung erst einmal sicher. Unsere drei GST-Modellsportler hatten das Stechen erreicht, mit ihnen aber insgesamt 24 Starter. Groß war die Freude, als wir sahen, daß die ČSSR und die USA im letzten Durchgang Sekunden einbüßten. Somit waren wir Vizeweltmeister in der Mannschaftswertung.

Joachim Löffler

FORTSETZUNG FOLGT



Vizeweltmeister mit der Mannschaft: C.-P. Wächtler, M. Thomas, U. Glißmann (v. l.)



Fachsimpelei zwischen Weltmeistern: Th. Koster (Dänemark, l.), W. Strukow (UdSSR, m.) und P. Grunnet (Dänemark, 1. v. l.) ▶

FORTSETZUNG VON SEITE 12

den gegenwärtigen Umfang auf Grund der relativ hohen Kosten der Treibsätze beibehalten.

Im **Schiffsmodellsport** der Kategorien und Klassen des vorbildgetreuen Schiffsmodellbaus und Schiffsmodellsports, den C-Klassen, den Klassen F2 und der Klasse E-HK setzen wir den bisherigen Weg fort. Hierbei wollen wir alle Möglichkeiten der Förderung dieser Klassen verstärkt erschließen. Wie in keiner anderen Klasse ist in diesem Bereich die individuelle Förderung und Unterstützung talentierter Mitglieder notwendig. Dies sollte bereits bei den Schülern beginnen. Die Entwicklung von qualitativ guten Bauplänen gewinnt größere Bedeutung. Im engen Zusammenhang mit diesen Klassen steht die Entwicklung der Klasse F4, des vorbildähnlichen Schiffsmodellbaus.

In den Rennbootklassen der Gruppe F1, F3 und FSR ist vorgesehen, in den nächsten Jahren in Übereinstimmung mit dem Motorenangebot aus der DDR-Produktion solche Regelungen zu treffen, die die sportliche Chancengleichheit gewährleisten. Sie soll auch durch die Schaffung von Standardklassen erreicht werden, wie es mit der Klasse F1-V2,5ST begonnen wurde.

In der Entwicklung der Kategorie der Modellsegeljachten, insbesondere die der Gruppe F5, ist ein grundlegend neues Herangehen erforderlich. Dies hat mit dem Ziel zu erfolgen, sowohl eine größere Breite zu erreichen als auch das modelltechnische und sportliche Niveau zu heben. Mit der Einführung von Standardmodellen soll erreicht werden, daß in kürzerer Zeit wettkampffähige Modelle entstehen. Industriell gefertigte Rümpfe, die ab 1987 durch den Handel angeboten werden, unterstützen hierbei unser Vorhaben. Durch die Einführung einer Einheitsklasse F5-E, die speziell für Anfänger gedacht ist, eröffnen sich weitere Möglichkeiten.

Eine weitere Gruppe des Schiffsmodellsports, der wir verstärkte Förderung angedeihen lassen wollen, ist die der Funktionsmodelle der Klassen F6 und F7. Gerade diese Klassen bieten vielseitige Möglichkeiten für eine schöpferische und ideenreiche Tätigkeit und sind in besonderer Weise geeignet, an der Elektronik und Mechanik interessierten Mitgliedern eine überaus attraktive und publikumswirksame Betätigung zu erschließen.

Was den **Plastmodellbau** betrifft, der gegenwärtig in 7 Bezirken organisiert betrieben wird, so ist in dieser vierten Modellsportart der GST das Stadium seiner Profilierung noch nicht abgeschlossen. Aus den bisherigen Erfahrungen ergibt sich die Notwendigkeit, ein Regelwerk zu erarbeiten und auch in anderen Dokumenten des Modellsports die spezifischen Belange des Plastmodellbaus zu berücksichtigen.

Von unserem Verbandstag aus rufen wir alle Mitglieder des MSV der DDR dazu auf, zu Ehren des 40. Jahrestages der DDR eine neue breite Masseninitiative zur Erfüllung der vor uns stehenden großen Aufgaben auszulösen.

Farbgebung mit Linolschnittfarben

Jeder Modellbauer ist daran interessiert, daß seine Modelle eine dem Original entsprechende Farbgebung erhalten. Daher steht vor jedem die Frage, welche Farben soll ich verwenden? Über das Anwenden von Nitrofarben gibt es schon viele Hinweise. Mir waren jedoch die vorbereitenden Arbeiten zum Gebrauch von Nitrolacken mit der Zeit zu aufwendig, und ich suchte nach anderen Möglichkeiten. So machte ich „Bekanntschaft" mit den Linolschnittfarben, die ich seit etwa fünf Jahren mit Erfolg zur Farbgebung für meine Modelle nutze. Die Vorteile dieser Farben überwiegen den einen Nachteil, den ich feststellen konnte.

Beginnen wir mit dem Positiven. Linolschnittfarben sind sowohl in Schreibwarenläden als auch im Künstlerbedarfshandel erhältlich. Sie sind billig, so daß sie auch für junge Modellbauer erschwinglich sind. Die Tuben kosten zwischen 0,95 Mark und 1,45 Mark. Die Farben decken gut und laufen kaum ineinander über (Bild 1). Ein großer Vorteil besteht auch in der Mischfähigkeit der Linolschnittfarben. Einmal untereinander vermischt, bleibt der Farbton erhalten. Nach dem Abtrocknen sind die Farben griffest.

Damit wären wir beim Nachteil, der in der langen Trokkenzeit der Linolschnittfarben besteht. Aber dem kann abgeholfen werden, wenn man das fertig bemalte Modell in die Nähe einer Wärmequelle von ungefähr 40 °C stellt. Dadurch verkürzt sich die Trockenzeit auf vier Stunden. Man sollte beim Einsatz von Linolschnittfarben davon ausgehen, daß die Trockenzeit von der Umgebungstemperatur abhängig ist. Es ist auch zu beachten, daß die handelsüblichen Farben eine unterschiedlich lange Trockenzeit haben. Das Blau braucht am längsten. Das sollte man beachten, wenn man sich das Hellblau für die Rumpfunterseiten mischt.

Da die Farben pastenförmig geliefert werden, braucht man ein geeignetes Verdünnungsmittel. Ich bevorzuge „Solvazin", einen Terpentinersatz. Vielleicht eignet sich auch ein anderes Lösungsmittel. Ich habe kein anderes ausprobiert, weil ich mit „Solvazin" gute Erfahrungen machte. Wie werden nun die Farben verwendet? Die Farbpaste sollte fast bis zur Spritzfähigkeit verdünnt werden. Soll ein bestimmter Ton gemischt werden, kann man unbesorgt die verschiedenen Farben, die man braucht, vor der Zugabe der Verdünnung in das Mischgefäß geben. Zum Auftragen verwende ich möglichst weiche Pinsel. Dadurch erhält man gleichmäßig bestrichene Flächen. Dabei macht sich positiv bemerkbar, daß die Streichfähigkeit um so besser ist, je flüssiger die Farben sind (Bild 2). Den vielgepriesenen „Mattglanz" bekommt man ohne, wie zum Beispiel bei Nitrofarben, Mehl dazu zu mischen (Bild 3). Sollten die hellen Farben, wie Gelb, Weiß und Rot nicht gleich decken, kann man den Anstrich nach dem Abtrocknen noch einmal wiederholen (Bild 4). Dabei werden die feinen Gravuren unserer Modelle nicht „unsichtbar". Inwieweit sich Linolschnittfarben auf Vorrat zubereiten lassen, habe ich noch nicht ausprobiert. Das überlasse ich jedem Modellbauer, der meinen Farbvorschlag ausprobieren möchte, selbst. Um gleiche Farbtöne zu erhalten, habe ich mir eine Farbskala angelegt, mit der ich die gemischten Töne vergleiche. Für silberne Bemalungen verwende ich Alusil. Hier gieße ich das mitgelieferte Lösungsmittel ab und ersetze es durch Brennspiritus. Ich mußte aber feststellen, daß der Spiritus zu schnell verfliegt und die Farben nicht ineinander verlaufen können. So entstehen unschöne Unregelmäßigkeiten, die die Qualität des Modells beeinträchtigen. Deswegen verwende ich bei Alusil jetzt auch Solvazin als Lösungsmittel (Bild 5). Dadurch besteht die Möglichkeit, Alusil mit den Linolschnittfarben zu vermischen. Bei diesen Farbmischungen muß man allerdings aufpassen, daß die Silberpigmente die zugemischten Linolschnittfarben nicht überdecken. Das Benutzen der Linolschnittfarben entbindet mich von der Furcht, das fertiggebaute Modell durch die Farbe zu beschädigen, wie es

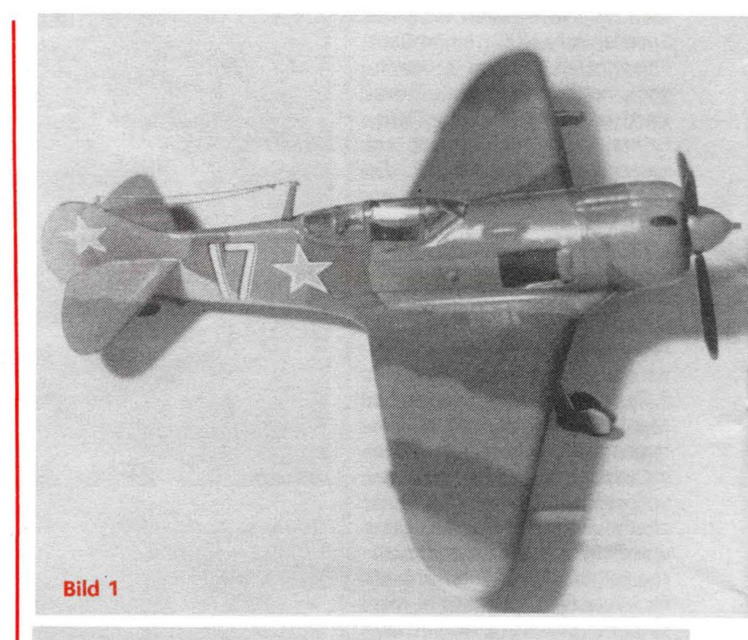
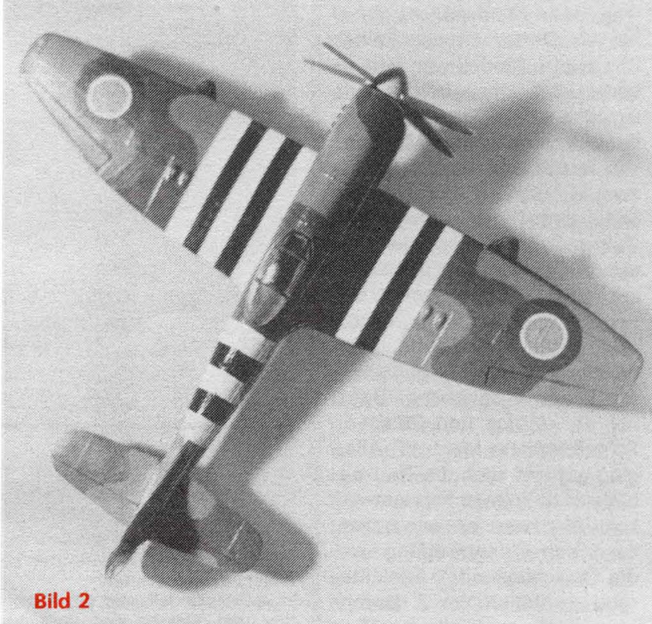
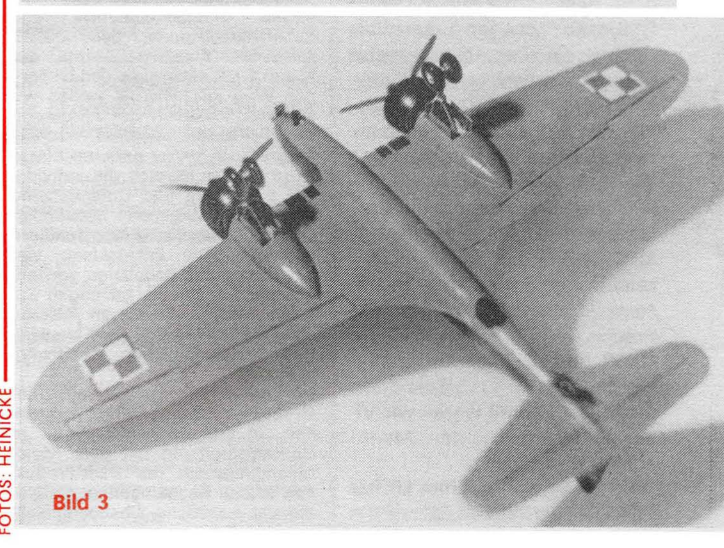


Bild 1


Bild 2


Bild 3

FOTOS: HEINICKE

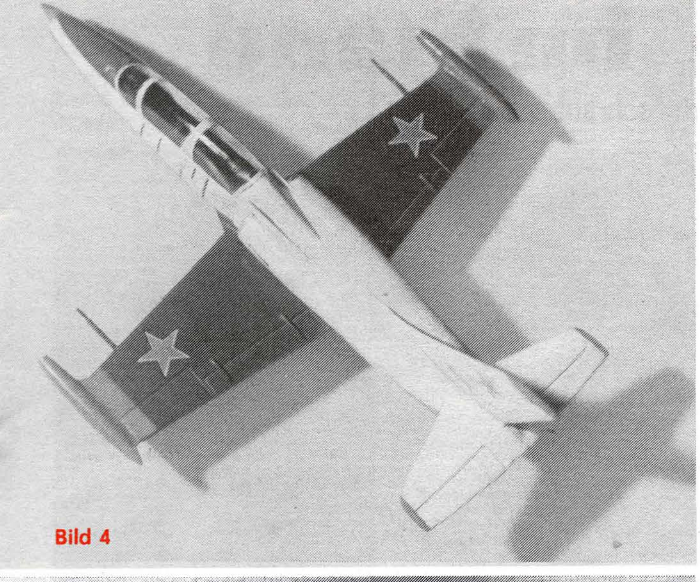


Bild 4

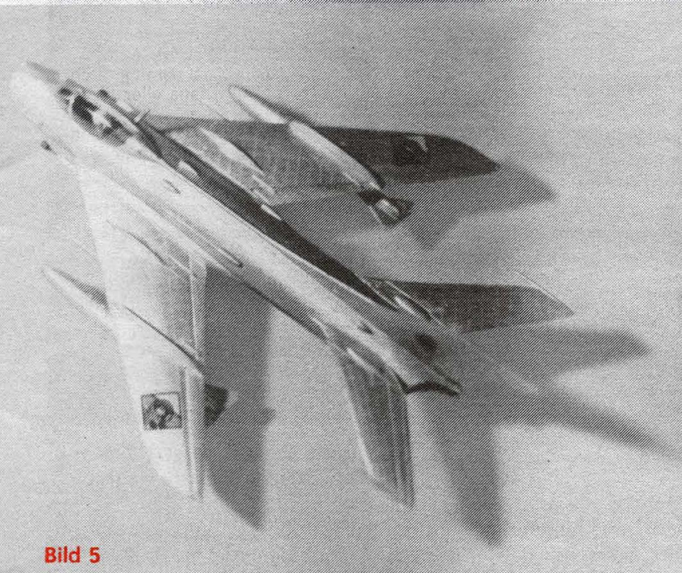


Bild 5

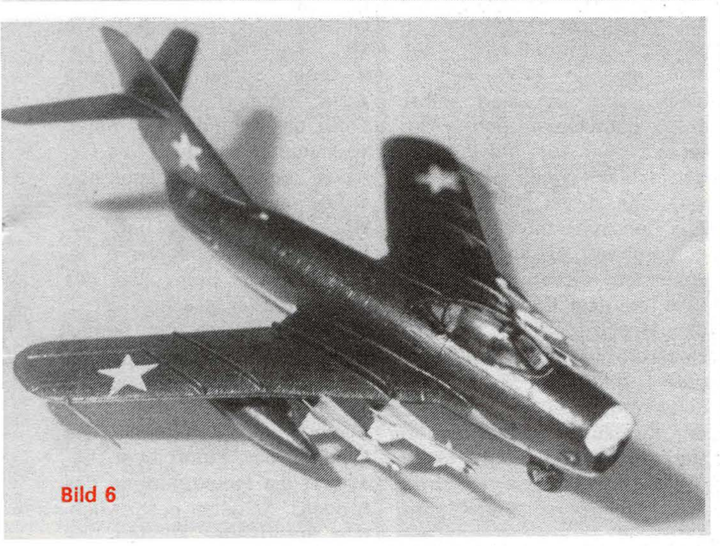
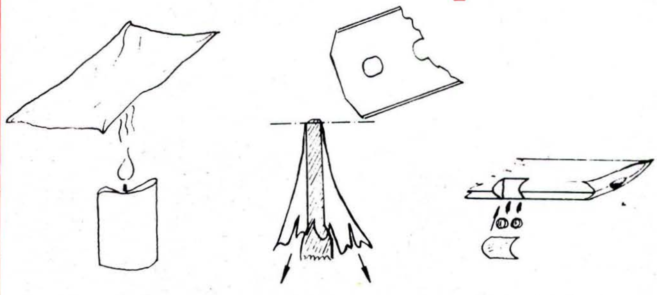


Bild 6

bei Nitrolack möglich ist. Die Bemalung steht in keiner Weise der mit speziellen Plastmalfarben nach (Bild 6).
„Versuch macht klug" sagt der Volksmund. Wer meinen Vorschlag zur Bemalung ausprobieren möchte, wird sicherlich bald, nach dem Sammeln von eigenen Erfahrungen auf Linolschnittfarben schwören. Auch die Familienmitglieder werden von diesen Farben erbaut sein, da der Geruch bedeutend angenehmer als bei Nitrofarben ist.

Thomas Heinicke

Herstellung von Scheinwerfern und Positionslampen



Viele Modellbauer stellen Positionslampen und Landescheinwerfer noch mittels Farbtupfen dar. Fortgeschrittene benutzen auch farbiges Piacryl-Plastmaterial. Einen weitaus besseren Effekt erzielen wir, wenn wir farbige Transparent-Folie, die in jedem Schreibwarengeschäft erhältlich ist, verwenden. Die Verarbeitung ist wie folgt: Entsprechend den Abmessungen unseres Modells fertigen wir eine Holzform der Positionslampe an. Über einer Flamme erhitzen wir die Folie und ziehen diese vorsichtig über die Holzform. Vorsicht, Folie ist leicht entflammbar! Mittels Rasierklinge trennen wir dann den benötigten Teil ab und kleben diesen an unser Modell. Für die Landescheinwerfer benötigen wir die Klarsichtfolie. Hier fertigen wir erst den Scheinwerfer aus Plastabfällen und kleben diesen in die Öffnung der Tragfläche ein. Abschließend wird die Klarsichtfolie entsprechend der Form der Tragfläche eingepaßt und festgeklebt.
Die Herstellung von Scheinwerfern am Fahrwerk sowie Zielsuchköpfe von L-L-Raketen lassen sich auf dem selben Prinzip wie die Positionslampen herstellen.

Me

Bau von Antennen und Kanzeln

Für den Plastmodellbauer, der sowohl mit Spritzguß- als auch mit Vakubausätzen arbeitet, hier eine kleine Auswahl von Anregungen, die dem erfahrenen Modellbauer schon zur Gewohnheit geworden, den Neulingen im Modellbau jedoch meist noch fremd sind.

Antennen und Spanndrähte

Bekannt ist das Verfahren des Ausziehens von Gußästen über einer Kerzenflamme bis zum feinsten Plastfaden beliebiger Länge. Man kann aber auch Antennen oder ähnliche Leitungen durch Nähzwirn erhalten, den man zwischen den mit Plastkleber benetzten Daumen und Zeigefinger hindurchzieht und ihn somit versteift. Gerade bei Verspannungen von alten Doppeldeckern kann man mit dieser Methode günstigere Wirkungen erzielen als mit Plastfäden. Antennensockel können durch die verdickten Enden heiß gezogener Gußäste dargestellt werden. Ein ganz einfacher Tip: Für Antennen u. a. von gepanzerten Fahrzeugen eignen sich vorzüglich die Kunststoffborsten eines Handfegers.

Kanzeln und Kabinen

Immer wieder passiert es auch erfahrenen Modellbauern, daß versehentlich Kleber auf die glasklare Cockpitkanzel gerät. In einem solchen Fall wird die Kanzel mit feinstem Naßschleifpapier verschliffen, mit Polierpaste nachpoliert und zum Schluß mit Klarlack (plastverträgliche Fabrikate verwenden!) gestrichen. Eine klare Kanzel, wenn auch etwas leicht gelblich schimmernd, erhält man, wenn die verdorbene Bausatzkanzel in Hobbyplast nachgegossen wird. Nach dem Erhärten wird das Gußteil mit Nitroverdünnung abgerieben und damit die klebrige Oberfläche beseitigt. Danach wird die Kanzel mit feinstem Naßschleifpapier behandelt und lackiert. Diesen Hinweis speziell für denjenigen Modellbauer der nicht unbedingt eine neue Kanzel tiefziehen will und kann.

Friedrich Schmidt

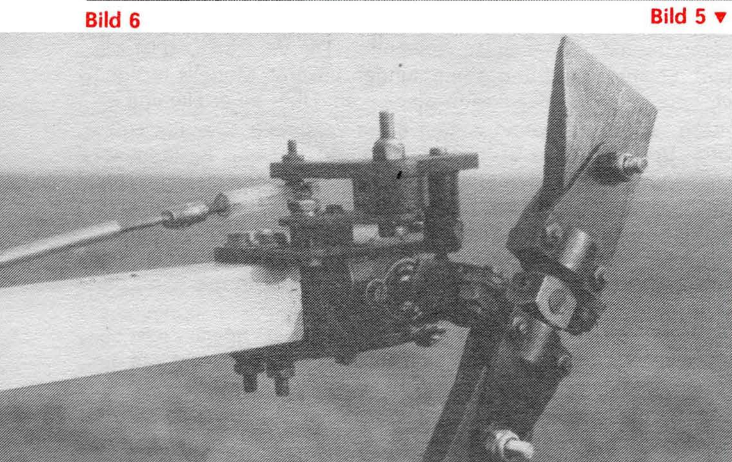
SCHWEBEN im Stand

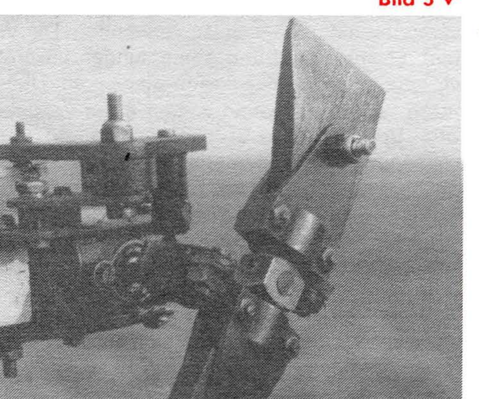
Der schwierige Weg zum Hubschraubermodell



Bild 6

Bild 5 ▼





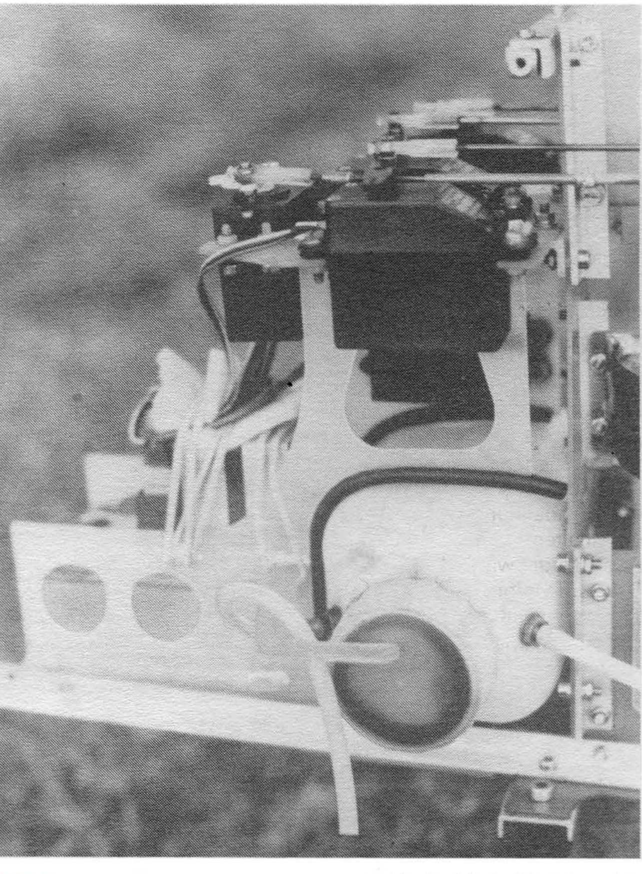


Bild 4

FOTOS: WYBRANIETZ

In mbh 8'87 begannen wir einen Beitrag, der anschaulich den komplizierten Weg zu einem flugfähigen Hubschraubermodell beschrieb. Mit diesen Hinweisen beendet der Autor seine Ausführungen dazu.

Meinen Sender habe ich entsprechend dieser Steuerung umgebaut. Es sind aber nur Sender umbaufähig, die die Kanalinformation durch Spannungsänderungen erzeugen. Spannungen kann man sehr gut durch Operationsverstärker mischen. Näher möchte ich hier nicht auf dieses Problem der Fernsteuerung eingehen, denn es würde den Rahmen dieses Artikels sprengen. Die Ruderkräfte werden auf die 3 Rudermaschinen gleichmäßig verteilt. Selbst Rudermaschinen unterschiedlicher Fabrikate können benutzt werden, vorausgesetzt, sie sind kräftig genug. Unterschiedliche Stellgenauigkeit und Geschwindigkeit wirken sich kaum aus, da sie automatisch vom Piloten weggesteuert werden. Einen Nachteil hat dieses System allerdings. Für die Pitch-, Roll- und Nicksteuerung stehen jeweils nur 50 Prozent des Servoweges zur Verfügung. Diesen Nachteil kann man durch größere Ruderhebel ausgleichen. Den RC-Container (Bild 4) habe ich aus 1,5-mm-Cevausit mit EP 11 zusammengeklebt. Der Tank wird durch diese sinnvolle Anordnung unverlierbar gehalten. Unter dem Tank liegt der Einschalter, der durch eine elektronische Schaltung betriebsbereiten Akku anzeigt. Blinkt die Lumi neben dem Schalter nicht mehr, so ist auf den nächsten Start lieber zu verzichten. Der Einbau des Empfängerakkus ist so zu realisieren, daß er bei einem eventuellen Absturz nicht den wertvollen Empfänger beschädigt.

Auf Bild 5 ist der Heckrotor abgebildet. Mit der Konstruktion des Heckgetriebes und seinem sicheren Lauf habe ich die größten Schwierigkeiten gehabt. Ein Hubschrauber, bei dem der Heckantrieb ausfällt, dreht sich „wie wild" entgegengesetzt zu seiner Hauptrotorrichtung. Als Pilot steht man machtlos da und weiß nicht mehr, was hinten und vorn ist. Die „allerschönsten" Abstürze hatte ich bisher beim Heckausfall. Wenn der Hubschrauber plötzlich in 2 Meter Höhe über dem eigenen PKW stehenbleibt, sich um sich selbst dreht, dann doch noch 3 Meter vor dem Auto auf den Boden schlägt, weiß man nicht, was man zuerst machen soll. Aus den schlechten Erfahrungen früherer Abstürze entwickelte ich diesen Heckrotor. Eine indirekte Kupplung treibt die Heckrotorwelle an. Die Heckrotorwelle ist in 5 Kugellagern geführt. Gefährliche Schwingungen werden von der Kupplung nicht mehr so stark übertragen und die 3 mm dicke Welle läuft wartungsfrei. Das Heckgetriebe muß sehr sorgfältig zusammengebaut werden. Die Getrieberäder stammen aus einer Büromaschine und sind sehr robust. Ein klemmendes Heckrotorgetriebe läuft erfahrungsgemäß nur Minuten, bis es in seine Bestandteile zerfällt. Ein Fahrradbowdenzug dient zur Heckansteuerung. Der kugelgelagerte Umlenkhebel ist hier wieder Standard. Harte Heckrotorberührung mit dem Boden überlebt das verwendete Antennenmaterial nicht. Böse Modellfreunde haben meinen Hubschrauber deshalb schon als „Fliegende Antenne" bezeichnet. Später soll ja eine Zelle montiert werden. Ich hoffe, daß dann diese Stimmen verstummen werden. Das Gehäuse für das Heckgetriebe wurde aus Novotex auf der Hobbymat gedreht und gefräst. Auf möglichst wenig Gewicht wurde beim Bau des Heckgetriebes geachtet.

Die Hauptrotorblätter herzustellen, ist ein Kapitel für sich. Was für den Flächenflieger die Tragfläche, ist für den Drehflügler das Rotorblatt. Die Qualität der Rotorblätter bestimmt die Flugleistungen des Modells. Schlecht ausgewuchtete Rotorblätter können den Hubschrauber in wenigen Minuten zerstören. Ein schlecht laufender Hauptrotor hat auch einen unruhigen Heckrotorlauf zur Folge.

Mit einer selbstgebauten Fräsmaschine habe ich die mehrfachverleimten Hölzer auf die Form der Rotorblätter ge-

bracht. Bügelfolie gibt den Rotorblättern die nötige Oberflächengüte und Festigkeit.
Bild 6 soll nun beweisen, daß dieser Hubschrauber auch wirklich fliegt.
Doch bevor es los geht, sollte man sich klar sein, wie gefährlich ein solches Modellfluggerät ist. In einem drehenden Rotorkopf ist eine große kinetische Energie gespeichert, die bei der Berührung mit einem Körperteil frei wird. Mit einem genähten Mittelfinger bin ich bis jetzt davongekommen.
Zuschauer sollte man bei den ersten Versuchen möglichst nicht haben. Hohe Konzentration und ein gewisser Sicherheitsabstand zum Modell muß gewährleistet sein.
Daß nur auf Modellflugplätzen trainiert wird, ist selbstverständlich. Die Bestimmungen der Modellflugordnung sind einzuhalten.
Der Motor wird angelassen. Daß der Motor im Leerlauf anspringen muß, ist durch die Fliehkraftkupplung gewährleistet. Ein kraftvoller Anlasser, der den Motor aus dem Stand durchziehen kann, ist notwendiges Zubehör.
Für den Anfänger ist es am besten, wenn er seinen Modellhubschrauber von einem erfahrenen Piloten einfliegen läßt. Der Einsteiger ist meistens überfordert, auf alle Dinge gleichzeitig zu achten. Der Erfahrungsaustausch mit anderen Modellfliegern ist bei dieser Sportart sowieso das Erfolgsrezept Nummer eins.
Ich selbst habe keine Mühen und Kosten gescheut, bin quer durch die Republik gefahren, um mit Bleistift und Lineal die Erfahrungen anderer Hubschrauberpiloten auf das Papier zu bekommen. Im Frühjahr 1984 flog mein Eigenbau das erste Mal. Seitdem habe ich diese Konstruktion konsequent weiterentwickelt. Im August 1986 bin ich den ersten erkennbaren Looping geflogen. Dieser Hubschrauber hat seine Feuertaufe gut bestanden. Es ist die erste Flugsaison, die ich mit einem intakten Modell beendet habe.
Abschließend muß ich noch bemerken, daß dieser Beitrag die Problematik des Modellhubschrauberfluges nur anreißt. Es gibt hier noch sehr viele Dinge, die man betrachten müßte.
Der Modellhubschrauber ist noch lange nicht am Ende seiner Entwicklung.

Norbert Wybranietz

Jeder fliegt für sich allein

35. DDR-Meisterschaft im Freiflug

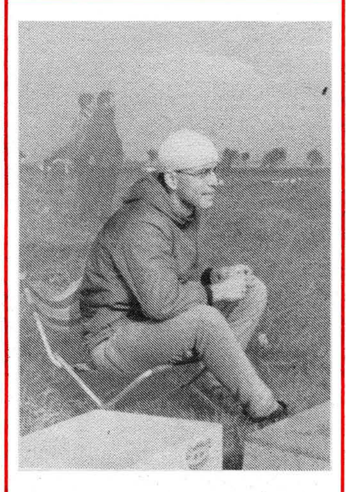
Diese alte Freifliegerweisheit bewahrheitete sich wiederum im böigen Wind auf der Alkerslebener Höhe. Da konnten noch so viele Stangen mit flatternden Folienbändern aufgestellt sein und hilfreiche „Naseweise" gute Ratschläge geben: Den Abwurf seines Modells bestimmte letztendlich jeder Modellsportler selbst, und nicht selten endete ein „Flieger", dessen Start unter scheinbar optimalen thermischen Verhältnissen erfolgt war, wenige Sekunden später mit der Nase im Dreck!

Als ob die Bezirksorganisation Erfurt, die auch in diesem Jahr mit der Ausrichtung der DDR-Meisterschaft im Freiflug beauftragt worden war, einen Geheimvertrag mit Petrus abgeschlossen hätte: Nach einer wochenlangen Regen- und Schlechtwetterperiode schien erstmalig wieder die Sonne, als an diesem Freitagmorgen die Meisterschaftsteilnehmer ihre Nasen prüfend in den Wind hielten. Freilich wehte ein böiger Wind über das Flugplatzgelände zwischen Arnstadt und Stadtilm, aber das war man ja schon von vorangegangenen Meisterschaften gewöhnt. Dabei söhnten einen aber die Vorteile des Platzes mit den Wetterkapriolen aus. Das nach allen Seiten offene und über weite Entfernungen nur von Feldern umgebene Gelände machte es den Wettkämpfern trotz des auffrischenden Windes nicht schwer, ihre Modelle nach gestandenem Durchgang zurückzuholen. Bis auf eine Ausnahme: Uwe Glißmanns F1C-Modell war in einem Kornfeld verschwunden und unauffindbar geworden. Da der blonde Potsdamer zur DDR-Auswahl gehörte, die am nächsten Tag zur Teilnahme an der Weltmeisterschaft nach Frankreich fuhr, verbot der Auswahltrainer Joachim Löffler den Einsatz jedes weiteren Modells, so daß das Stechen in dieser Klasse nur zwischen Arno Zeuner (S) und Ralf Unbehaun (N) stattfinden konnte und sich Uwe Glißmann mit dem dritten Platz begnügen mußte.
War die Thermik noch zu Beginn des ersten Tages recht zuverlässig, nahmen ihre Tücken im Verlaufe des Vormittags mehr und mehr zu, so daß zum Beginn des zweiten Durchgangs sogar „umgezogen" werden mußte. Aber auch danach blieb die Thermik bis zum Wettkampfende zerrissen und sehr schwer auszumachen. Wer da sein Modell nicht hinter einem gut verlaufenden Start des Nachbarn sofort hinterherschickte, hatte das Nachsehen. Aber auch gut verlaufene Starts versprachen nicht immer einen guten Flug. Häufig stiegen die Modelle vielversprechend in der Thermik, um dann plötzlich zu pumpen anzufangen oder wie ein Stein zur Erde zu fallen.
Das Teilnehmerfeld nannte viele altbekannte Namen bei den Senioren. Nicht so bei den Junioren. Hier zeigte sich ein erfreulicher Anstieg in der Teilnehmerzahl, die insbesondere in der Klasse F1C mit Befriedigung registriert werden konnte. Zugegeben, an den fliegerischen Leistungen ist noch vieles zu verbessern, dennoch stimmt das zunehmende Engagement unserer Freiflugjunioren zuversichtlich.
In zunehmendem Maße waren Modelle am Start, die nach fortschrittlichen Technologien unter Einsatz moderner Kunststoffe hergestellt worden waren. Diese Erkenntnis war besonders in der Klasse F1B auffällig. Die neuen Modelle unserer Auswahlmannschaft zeigten bei ruhigem Wetter ausgezeichnete Flugeigenschaften, ließen jedoch bei dem turbulenten Wetter des zweiten Wettkampftages Probleme in der fliegerischen Sicherheit erkennen. Hier schienen die in konventioneller Bauweise hergestellten Modelle sicherer zu sein, was jedoch nicht bedeuten kann, den Weg zur kon-









Der Name Lustig hat bei den Freifliegern einen guten Klang. Nach dem Vater, Dr. Volker Lustig, und dem älteren Bruder Frank nahm der 15jährige Stefan in diesem Jahr zum dritten Mal an einer DDR-Meisterschaft teil. Und überaus erfolgreich, wie die Lustigs mit Befriedigung registrieren konnten: In der Juniorenwertung der Klasse F1A errang er die Bronzemedaille.
Seit 1979 betreibt der Familienbenjamin den Freiflug-Modellsport. Natürlich angeregt durch seinen Bruder und den Vater, dessen Modell er zur Meisterschaft flog. In der GST-Grundorganisation der Technischen Universität ist der aufgeschlossene Dresdner zu Hause. Dabei liegt ihm das Fliegen mehr als das Bauen, „obwohl ich mich beruflich ganz dem Bauen widmen will". Nach dem Abschluß der EOS will Frank an der heimatlichen Universität Architektur studieren.

ventionellen Bauweise zurückzugehen. Die Erhöhung der fliegerischen Sicherheit mit den nach modernen Technologien hergestellten Modellen muß zum Hauptinhalt des Trainings- und Wettkampfbetriebes in den nächsten Wochen und Monaten werden.
Die Teilnehmer an der Weltmeisterschaft im Freiflug starteten direkt vom Wettkampfgeschehen der DDR-Meisterschaft zu ihrem internationalen Debüt. Verständlich, daß sie nicht mit ihren besten Modellen auf der Alkerslebener Wiese aufwarteten. Vom Auswahltrainer war deshalb Zurückhaltung empfohlen worden, und so starteten eben nur die dritten und vierten Modelle der WM-Teilnehmer. Trotzdem haben sich in der Klasse F1C die Spitzenleute durchsetzen können. Nicht so in der Klasse F1A, wo unser „Freiflug-Joker" Manfred Preuß nur auf dem 16. Rang landete. Hier war in den Kommentaren der Offiziellen die Rede von der „mißlungenen Generalprobe" zur Weltmeisterschaft.
Hoffen wir mit dem Aberglauben der Theaterleute: Ist die Generalprobe ein Reinfall, steigt erst die Premiere zum höchsten Triumph empor! **Ke**

Ergebnisse auf Seite 30.

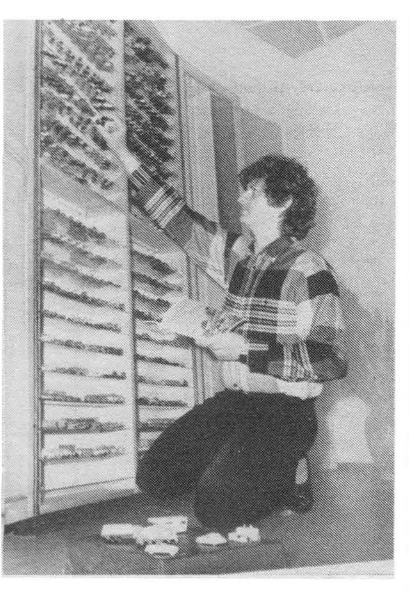


Bert Oschatz heißt der Sieger bei den Senioren in der Klasse F1B. Dabei lag Vater Dr. Albrecht Oschatz, Präsident des Flugmodellsportklubs der DDR, noch bis zum 5. Durchgang mit 879 Punkten um elf Punkte vor seinem Filius. Jedoch abgerechnet wird erst nach dem 7. Durchgang, und der brachte dem 19jährigen Bert eine volle Wertung von 180 Punkten.
Der sympathische Dresdner, der in der GST-GO der Technischen Universität zu Hause ist, war von seinem Kommandeur zur DDR-Meisterschaft freigestellt worden: „Ich leiste zur Zeit meinen Ehrendienst als Soldat auf Zeit ab." Wo? Natürlich bei den Luftstreitkräften!
Dabei ist Bert durchaus kein Meisterschaftsneuling. Kurze Überlegung ..." An sieben DDR-Meisterschaften teilgenommen, davon viermal Meister, zweimal Vizemeister und einmal einen vierten Platz!" Wenn das keine motivbildende Bilanz ist.

*



Wettergebräunt und immer gut gelaunt feierte der Annaberger Schiedsrichter Hans Thiele (links im Bild) auf dem Alkerslebener Flugplatz seinen 65. Geburtstag. Dr. Albrecht Oschatz sagte dazu: „So lange ich denken kann, ist Hans als Schiedsrichter bei DDR-Meisterschaften zu finden. Ohne ihn ist der Freiflug fast undenkbar."
Annähernd zehn Kilometer hatte der Hauptschiedsrichter Gerhard Löser in den Beinen, als er am letzten Wettkampftag noch einmal die Startlinie abschritt. „Man ist nicht mehr der Jüngste", lächelt der bescheidene Freiflugmeister als bekannt wurde, daß er in diesem Jahr letztmalig die Funktion des Hauptschiedsrichters bei einer DDR-Meisterschaft wahrgenommen hat. „Aber meinem heimatlichen Wettkampf um den Mansfeldpokal bleibe ich treu", betont er.







Die Kleinen groß im Bild: Der schnittige Pkw hat den Maßstab 1:20 zum Original, der Dreiradtransporter steht dagegen für die 1:87-Reihe

Ein Fuhrpark im Aktenkoffer: So transportiert man die kleinen Modelle zu den Tausch- und Börsenveranstaltungen. Auch Literatur ist dabei stets gefragt ▶

Der Leipziger Funkmechaniker Matthias Günsel besitzt eine der umfangreichsten Automodellsammlungen in der DDR. Er leitet die Leipziger IG „Zur Geschichte der Automodelle"

Die beliebteste Modellgröße ist die des Maßstabs 1:87. Nicht nur die handliche Größe der Modelle macht diese Baugröße zum Favoriten, sondern auch die unendlichen Einsatzmöglichkeiten auf der HO-Modelleisenbahnanlage ▶



Die Tauschmärkte in Leipzig haben jeweils viele tausend Besucher. Beim letzten gab es für die hundert Ausstellungstische mehr als 800 Bewerber. Aber Platz ist in der kleinsten Hütte ... (Bild unten links)

Ständiger Gast bei den Leipziger Veranstaltungen ist der Prager Prof. Stanek, der auch gern den guten Rat seiner Hobbyfreunde in der DDR sucht ▼





FOTOS BODEN

Mit KATALOG und LUPENBRILLE

Impressionen von der 8. Automodellbörse in Leipzig

Natürlich soll das in Serien industriell gefertigte Automodell den Sammlernerv reizen. Und jene, die in unserer Republik diesen Verlokkungen erlegen sind, beziffert Matthias Günsel mit einigen Zehntausenden. Ihm kann man solch einen pauschalen Überblick schon zutrauen, denn er leitet die DDR-erste Interessengemeinschaft „Zur Geschichte des Automodells", die in das fünfte Jahr ihres Bestehens geht und in der Ortsgruppe Liebertwolkwitz bei Leipzig im Kulturbund der DDR eine Heimstatt gefunden hat. Für die angestrebte Breitenarbeit der IG führt Matthias Günsel eine Kartei, in der inzwischen fast tausend Adressen ernsthafter Sammler und Angaben zum jeweiligen Spezialgebiet archiviert sind.

Seit die Leipziger Gruppe – Jena, Neuenhagen bei Berlin und Zwikkau haben nachgezogen – dreimal im Jahr zu Tauschmärkten und Börsen für Automodelle einlädt und sich ihre Mitglieder das ganze Jahr über als versierte Konsultationspartner für dieses Freizeitvergnügen republikweit – und darüber hinaus – beweisen, bestehen nun auch Kontakte zu Kameraden von GST-Sektionen des Automodellsports.

Matthias Günsel bewundert diese jungen Leute insofern, da sie ihre Mini-Autos unter anderem mit Funkfernsteuerung für mehrere Funktionen konstruieren und montieren. Er freut sich aber auch, daß sich die GST-Kameraden bei den Kulturbund-Freunden hin und wieder Rat und Hilfe holen, besonders, wenn es um exakte originalgetreue Nachbildungen und Details im gewählten Maßstab geht. Da steckt man gemeinsam die Köpfe über eine vorliegende Zeichnung oder schult den Blick an vorhandenen Exemplaren aus Sammlerkreisen.

Zu den Tausch- und Börsentagen in Leipzig (nächster Termin: 15. November 1987) werden nicht nur Modelle und Bausätze von Automodellen, u. a. aus der ČSSR und UdSSR sowie aus Ungarn und der DDR, vorgestellt, sondern zugleich auch Bücher, Zeitschriften (einschließlich „modellbau heute") und andere Kfz-Literatur bis hin zu technischen Dokumentationen, die für einige Typen offeriert wird. Damit wird diese Börse auch zu einer Fundgrube für die GST-Modellsportler. Sie nutzen den Besuch dieser Veranstaltungen weiterhin dazu, um Anregungen und Informationen für ihre Arbeit zu erhalten, denn immerhin werden auf so einem Tauschmarkt einige tausend verschiedene Automodelle präsentiert. Darunter befinden sich, anhand von Serienmodellen, selbstgefertigte Spezialfahrzeuge wie Feuerwehren, Spezialtransporter und artverwandte Technik aus dem Bereich der Landesverteidigung im Miniformat. Allerdings fehlt ihnen das raffinierte mechanische und elektronische Innenleben, das letztlich nur die GST-Automodellsportler beherrschen.

u. b.

mbh-miniAUTO 10

Sowjetischer Lastkraftwagen Ja-3

1:43

0 1 2 3m

Ein FORD, der russisch spricht

Historischer sowjetischer Lastkraftwagen AMO

Der seit einiger Zeit im Handel befindliche Bausatz eines AMO-F15 aus der Sowjetunion ist Anlaß zu unserer heutigen historischen Fahrzeugbetrachtung, die ganz im Zeichen des 70. Jahrestages der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution steht. Mit der dem Baukasten beigefügten Bauanleitung ist die Montage des Modells im Maßstab 1:24 unkompliziert und auch für Anfänger möglich.

Das Original wurde von 1924 bis 1931 in der für damalige Verhältnisse hohen Stückzahl von 6382 Exemplaren gebaut. Es gab verschiedene, dem Zwecke angepaßte Ausführungen und 1927 wurde der gesamte Wagen modernisiert. Der 4-Zylinder-Motor mit 35 PS (26 W) und 4396 cm^3 verlieh dem Wagen bei einer Drehzahl von 1400 min^{-1} eine Spitzengeschwindigkeit von 50 km/h.

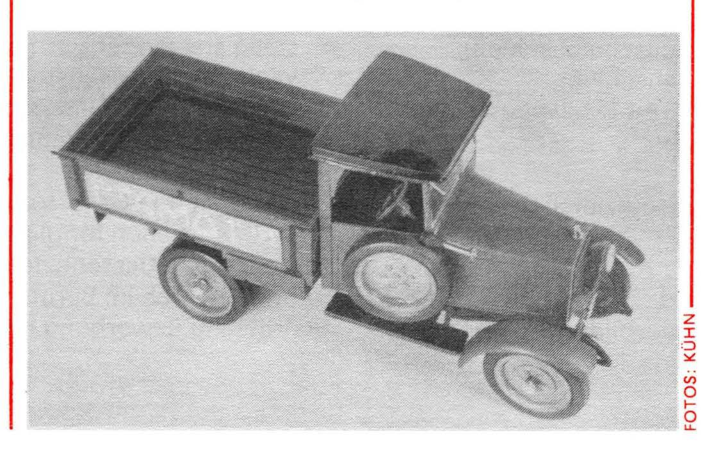
Nach dem siegreichen Ende des Bürgerkrieges und der Zerschlagung der imperialistischen Intervention, begann im jungen Sowjetland ein Wiederaufbau, wie es ihn bis dahin noch nirgendwo gegeben hatte. Von besonderer Wichtigkeit war der schnelle Ausbau des Transportwesens, mußten doch die hungernden Städte mit Lebensmitteln und die Dörfer mit Industriewaren versorgt werden; dies auf einem vom Zarismus völlig vernachlässigten und in den Kämpfen weitgehend in Mitleidenschaft gezogenen Straßennetz. So mußte ein besonders robuster Wagen konstruiert werden, der vielfältig zu verwenden war, als „Hilfsbus" mit Sitzen auf der Ladefläche und Plane ebenso wie als Transporter mit „Koffer". Man sieht den LKW auf den Baustellen der 1500 km langen Turkistanisch-Sibirischen Eisenbahn (Turksib), der Hüttengiganten von Kertsch, Kriwoj Rog, Kusnezk, Magnitogorsk, des Moskau-Wolga-Kanals, der Moskauer U-Bahn sowie beim Aufschluß der größten Gruben der Welt, kurz, bei vielen der 1500 neuen Betriebe, die im ersten Fünfjahrplan das Gesicht des Sowjetlandes bestimmten, so auch die neuen Autowerke in Moskau und Nishni Nowgorod.

Der AMO-F15 wurde auch in die 1927 im Sowchos „T. G. Schewtschenko" (Ukraine) organisierten „Traktorenkolonnen" aufgenommen, aus denen sehr schnell die Maschinen-Traktoren-Stationen (MTS) entstanden zur Unterstützung der Bauernwirtschaften und als feste Stütze der Sowjetmacht auf dem Lande.

Gewisse Ähnlichkeit des LKW mit amerikanischen Erzeugnissen ist nicht zufällig. Bis Ende 1928 hatte die Sowjetregierung 49 Vereinbarungen mit kapitalistischen Firmen abgeschlossen, darunter auch mit Henry Ford, der Erfahrungen und Erfindungen zur Verfügung stellte und als Gegenleistung Autos im Werte von 300 Millionen Rubel innerhalb von vier Jahren abgenommen bekam, eine wesentliche Hilfe für die Erhaltung von Arbeitsplätzen in der Zeit der großen Weltwirtschaftskrise.

Dem $1\frac{1}{2}$-Tonner folgte aus Jaroslawl der 3-Tonner Ja-3 (unser Miniplan) von 1925–1928 produziert und dem AMO-F15 äußerlich recht ähnlich. Ein neues Gesicht zeigte hingegen der GAZ-AA (1932–1948) der auch als Sanitäts- und Spezialfahrzeug im militärischen Bereich, so mit Maxim-Fla-Vierlings-MG eingesetzt wurde. Aus Gorki kam später der GAZ-AAA (1933–1945) mit der neuen Antriebsformel 6 × 4 (Dreiachser), auch als Basisfahrzeug für Geschoßwerfer. Weiterentwickelt wurde der LKW zum GAZ-60 (1938–1942) und anderen Halbkettenfahrzeugen. Der von 1933–1946 in Moskau hergestellte ZIZ-5 erweist sich wiederum als „Enkel" des AMO-F15. Aus diesen Serien gab es weitere Modifikationen, so mit Fla-Geschützen (76 mm), Fla-Scheinwerfern, Horchgeräten und anderen Ausrüstungen.

Joachim Lucius



FOTOS: KÜHN

Technische Daten	
Nutzlast	1 500 kg
Länge	5 050 mm
Breite	1 760 mm
Höhe	2 250 mm
Geschwindigkeit	42 km/h
Besatzung	2 Pers.

Gesicherte Grenze - gesicherter Friede!





Die Grenztruppen der DDR bieten Jugendlichen, die bereit sind, sich beim Schutz des Friedens und der Staatsgrenze unseres sozialistischen Vaterlandes zu bewähren,
interessante und mannigfaltige Entwicklungsmöglichkeiten als

- BERUFSOFFIZIER (Hochschulabschluß),
- FÄHNRICH (Fachschulabschluß),
- BERUFSUNTEROFFIZIER (Meisterqualifikation).

Voraussetzungen:

- Hochschulreife (für Berufsoffiziersbewerber)
- 10. Klasse der POS
- Facharbeiterabschluß
- guter Gesundheitszustand
- vormilitärische Laufbahnausbildung in der GST
- Führerschein Fahrzeugklasse C

Förderung und Perspektive:

- Delegierung zur Hochschulreifeausbildung
- Hilfe bei der Berufswahl
- vielfältige Ausbildungsmöglichkeiten
- kontinuierliche Beförderung
- stetig steigender Verdienst
- Wohnung am Dienstort
- Förderung und Unterstützung nach Ausscheiden aus dem aktiven Wehrdienst

Ein Beruf in den Grenztruppen der DDR – eine Chance auch für dich!
Frage deinen Klassenleiter,
informiere dich im Berufsberatungszentrum!
Schriftliche Bewerbung bis 31. 3. in der 9. Klasse.

Ergebnisse der 10. DDR-Meisterschaft im Schiffsmodellsport, Klassen FSR-V

Name (BO)	1. Lauf	2. Lauf	3. Lauf	Endlauf	Pkt. Ges.
Klasse FSR-V 3,5/Jun.:					
1. Wenisch, Cosima (S)	100,00	100,00	100,00	–	300,00
2. Opolka, Jan (L)	99,31	87,67	94,96	–	281,94
3. Schulter, Andreas (K)	–	77,22	88,14	96,60	261,96
4. Hesse, Andrea (K)	86,82	52,34	–	100,00	239,16
5. Hegner, Miriam (R)	97,92	–	94,71	6,23	198,86
6. Woldt, Helge (K)	12,97	70,92	–	92,51	176,40
7. Lübke, Carsten (Z)	47,95	24,79	75,82	–	148,56
8. Dochow, Jörg (E)	–	29,40	75,11	31,17	135,68
9. Weigand, Jens (N)	24,44	17,00	–	56,00	97,44
10. Scheibel, Patrik (K)	9,08	6,83	4,84	–	20,75
Klasse FSR-V 3,5/Sen.:					
1. Reiter, Andreas (S)	100,00	100,00	100,00	–	300,00
2. Hesse, Roland (K)	–	87,45	89,95	94,89	272,29
3. Zeug, Reinhard (Z)	77,87	83,48	73,14	–	234,49
4. Samzow, Günter (B)	77,93	65,68	–	82,59	226,20
5. Tremp, H.-Joachim (A)	–	79,22	88,72	20,56	188,50
6. Heller, Matthias (L)	–	24,91	85,82	73,47	184,20
7. Zimmer, Klaus (K)	–	80,82	23,18	74,89	178,89
8. Zeug, Winfried (Z)	87,25	23,82	36,06	–	147,13
9. Hegner, Thomas (R)	90,78	–	23,34	32,45	146,57
10. Kern, Holger (R)	–	24,75	25,44	87,79	137,98
11. Vogler, Karsten (K)	72,89	–	21,98	21,80	116,67
12. Dr. Papsdorf, Peter (S)	–	–	–	100,00	100,00
Klasse FSR-V 6,5/Sen.:					
1. Hörnlein, Reinhold (L)	99,33	–	81,77	99,58	280,68
2. Heller, Alexander (L)	85,86	–	87,45	91,96	265,27
3. Zeug, Reinhard (Z)	–	98,32	86,41	75,58	260,31
4. Jankowski, Hartmut (E)	91,79	–	76,33	83,40	251,52
5. Schleenvoigt, Otmar (K)	100,00	70,26	76,95	–	247,21
6. Grützner, Norbert (L)	26,69	100.00	92,79	–	219,48
7. Muschter, Dietmar (R)	37,21	76,99	95,12	–	209,32
8. Puchat, Günter (R)	83,44	29,49	–	84,14	197,07
9. Brandau, Heinz (L)	87,22	31,59	–	72,79	191,60
10. Dr. Papsdorf, Peter (S)	–	–	85,95	100,00	185,95
11. Woldt, Hugo (K)	17,32	62,96	100,00	–	180,28
12. Woldt, Henrik (K)	27,71	69,46	67,06	–	164,23
13. Fordinal, Eberhard (E)	88,98	28,33	27,82	–	145,13
14. Marx, Joachim (L)	28,03	–	27,99	76,32	132,34
15. Zimmer, Klaus (K)	56,80	–	18,23	47,48	122,51
16. Kern, Holger (R)	–	30,50	29,87	54,42	114,79
17. Zeug, Winfried (Z)	39,60	31,78	30,06	–	101,44
18. Tittel, Erich (E)	17,19	56,99	22,40	–	36,58
19. Schümann, Klaus (A)	22,58	–	20,22	26,14	68,94
20. Opolka, Jan (L)	23,80	–	–	–	23,80
Klasse FSR-V 6,5/Jun.:					
1. Opolka, Jan (L)	–	100,00	100,00	36,96	236,96
2. Riedel, Dirk (S)	100,00	–	23,91	45,65	169,56
3. Scheibel, Patrik (K)	95,38	31,16	29,62	–	156,16
4. Hoffmann, Lutz (A)	–	25,73	29,53	100,00	155,26
5. Woldt, Helge (K)	–	21,17	65,67	47,66	134,50
6. Weigand, Jens (N)	24,80	28,17	22,59	41,07	94,04
7. Kretschmar, Sören (R)	17,02	30,18	21,58	6,52	68,78
8. Woldt, Holger (K)	–	–	–	36,96	36,96
Klasse FSR-V 15/Sen.:					
1. Jankowski, Hartmut (E)	96,21	–	94,89	98,39	289,49
2. Reiter, Andreas (S)	99,95	100,00	–	83,57	283,52
3. Hesse, Roland (K)	100,00	80,21	100,00	–	280,21
4. Kasimir, Michael (K)	73,06	–	94,27	95,57	262,90
5. Schleenvoigt, Otmar (K)	99,62	67,35	–	94,37	261,34
6. Grützner, Norbert (L)	79,19	87,38	75,93	–	252,50
7. Bude, Volkmar (K)	–	60,77	96,57	86,06	243,40
8. Krieger, Ulrich (C)	80,87	78,34	77,27	–	236,48
9. Woldt, Henrik (K)	48,19	69,07	–	100,00	217,26
10. Tremp, H.-Joachim (A)	–	86,96	18,48	95,03	200,47
11. Kern, Holger (R)	–	14,36	55,57	82,91	152,84
12. Hecht, Siegfried (D)	84,05	19,03	–	31,03	134,11
13. Hanger, Gerhard (S)	–	25,85	78,62	26,00	130,47
14. Jänich, Frank (S)	34,10	–	43,29	30,54	107,93
15. Levermann, Dirk (B)	–	79,16	24,76	2,19	106,11
16. Tittel, Erich (E)	–	25,80	27,78	29,55	83,13
17. Brandau, Heinz (L)	26,18	25,82	–	29,32	81,32
18. Scheller, Volker (K)	15,30	25,75	27,79	–	68,84
19. Horn, Manfred (K)	25,09	20,00	20,80	–	65,89
20. Thiede, Frank (A)	–	–	2,08	52,57	54,65
21. Sambert, Holger (B)	19,82	16,11	16,62	–	52,55
22. Wunsch, Rene (Z)	20,62	20,99	4,16	–	45,77
– Steiner, Michael (I)	–	–	–	–	0
Klasse FSR-V 15/Jun.:					
1. Hesse, Andrea (K)	100,00	100,00	100,00	–	300,00
2. Riedel, Dirk (S)	59,20	–	44,06	21,36	124,62
3. Woldt, Holger (K)	–	–	–	100,00	100,00
4. Hoffmann, Lutz (A)	–	38,78	27,25	26,72	92,75
5. Dochow, Jörg (E)	–	40,28	24,29	22,36	86,93
6. Scholz, Alexander (B)	–	30,31	16,81	15,97	63,09
7. Kretschmar, Sören (R)	–	9,70	19,06	7,48	36,24
8. Wenisch, Cosima (S)	–	–	7,41	–	7,41
Klasse FSR-V 35:					
1. Tremp, H.-Joachim (A)	100,00	100,00	100,00	99,93	300,00
2. Bude, Volkmar (K)	87,65	81,86	95,02	100,00	277,67
3. Jänich, Frank (S)	98,07	8,30	95,02	70,21	263,30
4. Kasimir, Michael (K)	57,86	83,01	96,55	81,65	261,21
5. Betche, Wolfgang (K)	82,57	75,26	88,28	86,11	256,96
6. Krieger, Ulrich (C)	86,34	76,00	89,65	78,23	254,22
7. Hegner, Thomas (R)	93,24	–	72,41	58,51	224,16
8. Hegner, Miriam (R)	45,26	–	20,69	84,91	150,86
– Martens, Peter (A)	–	–	–	–	0

Ergebnisse der 30. DDR-Meisterschaft im Modellsegeln

Name	Punkte
Klasse F5-M/Sen.:	
1. Heyer (I)	0
2. Renner (Z)	15,0
3. Schlage (R)	20,0
4. Langner (R)	20,1
5. Wagner (L)	24,4
6. Ameda, Jens (S)	24,7
7. Neumann, J. (R)	27,7
8. Hirche (R)	28,7
9. Gündel (H)	30,7
10. Namokel (R)	35,1
11. Reißmann (S)	37,0
12. Hoyer (E)	37,0
13. Kage (S)	38,8
14. Seeling (L)	39,5
15. Neumann, H. (R)	41,7
16. Jakubczyk (B)	46,0
17. Schmidt (K)	46,7
18. Ameda, Jürgen (S)	47,1
19. Ahrens (H)	49,4
20. Durand (L)	50,0
21. Schramm (I)	51,0
22. Krügel (S)	51,4
22. Kollmorgen (A)	51,4
24. Nerger, H. (R)	52,0
25. Dedecke (L)	52,4
26. Nitschke (H)	53,0
27. Nerger, St. (R)	55,4
Klasse F5-M/Jun.:	
1. Schneider (I)	11,0
2. Gündel (H)	22,4
3. Seeling (L)	27,4
4. Fischer (L)	43,7
5. Kage (S)	44,7
6. Neugärtner (L)	59,7
7. Mund (L)	66,0
8. Unger (R)	66,4
9. Böhm (L)	69,7
10. Kempf (B)	80,0
Klasse F5-10/Sen.:	
1. Schlage (R)	21,7
2. Heyer (I)	27,0
3. Hirche (R)	43,1
4. Renner (Z)	45,4
5. Namokel (R)	46,4
6. Schneider (I)	47,1
7. Neumann, H. (R)	51,4
8. Neumann, I. (R)	57,1
9. Nerger (R)	57,4
10. Senf (B)	60,4
11. Langner (L)	64,6
12. Reißmann (S)	66,1
13. Jakuleczyk (B)	79,7
14. Schröder (A)	86,0
15. Kollmorgen (A)	88,6
16. Nerger (R)	98,0
Klasse D 10/Sen.:	
1. Spaller (C)	100
2. Blüchel (H)	87,5
3. Bertl (T)	75,0
4. Sterling (H)	62,5
5. Rehbein (T)	50,0
Klasse DF/Jun.:	
1. Wiesenburg (L)	92,9
2. Römhild (O)	92,9
3. Pfeifer (L)	92,9
4. Gedig (L)	78,6
5. Büttner (T)	57,1
5. Tittel (L)	57,1
5. Sander (T)	57,1
8. Zöllner (R)	42,9
Klasse DM/Sen.:	
1. Enkelmann (T)	85
2. Zinßmann (T)	80
3. Hoyer (E)	75
4. Sterling (H)	70
5. Blüchel (H)	65
5. Spaller, J. (C)	65
7. Spaller, E. (C)	50
8. Bertl (T)	45
8. Rehbein (T)	45
10. Schilling (T)	25
11. Pullem (H)	20
Klasse DM/Jun.:	
1. Pfeifer (L)	80
2. Büttner (T)	60
3. Herrmann, R. (T)	40
4. Wiesenburg (L)	40
5. Herrmann, J. (T)	30
Klasse DX/Sen.:	
1. Enkelmann (T)	100
2. Zinßmann (T)	87,5
3. Spaller (C)	75,0
4. Blüchel (H)	62,5
5. Pullem (H)	50,0
Klasse DX/Jun.:	
1. Tittel (L)	91,7
2. Pfeifer (L)	66,7
3. Busch (O)	66,7
4. Müller (O)	58,3
5. Gedig (L)	50,0
6. Kempf (B)	41,7
7. Wiesenburg (L)	33,3

Ergebnisse 30. DDR-Meisterschaft im Schiffsmodellsport, Merseburg

E-HK/Jun.		Baup.	Fahrpr.	Ges.-P.
1. Greger, Marco (K)	U-Jäger ADLER	85,00	113,33	198,33
2. Kutscher, Oliver (Z)	sowj. Panzerboot 1125	82,00	102,33	184,33
3. Deutschland, Tino (Z)	sowj. Panzerboot 1124	81,00	95,67	176,67
4. Pfennigsdorf, Axel (K)	FLB 23/3	89,00	73,33	162,33
5. Rümmler, Ronny (R)	TS-Boot	74,33	43,33	117,66

Name	Ges.-P.
E-X/Jun.	
1. Pfennigsdorf, Axel (K)	100,0
2. Hellrich, Claudia (N)	93,33
3. Gruner, Sven (R)	90,00
4. Menzel, Mirko (R)	90,00
5. Thiele, Holger (R)	86,67
6. Deutschland, Tino (Z)	70,00
7. Mazuga, René (R)	23,33
E-X/Sen.	
1. Elschner, Rolf (R)	100,00
2. Bruhn, Manfred (R)	100,00
3. Kästner, Lothar (T)	100,00
4. Ulbricht, Harald (T)	96,67
5. Hellrich, Olaf (N)	86,67
6. Dressel, Roland (E)	56,67
F1-E-2 kg/Jun.	
1. Rückert, Uwe (T)	23,8
2. Wrobel, Karsten (S)	25,4
3. Kage, Steffen (S)	27,4
4. Voulliene, André (K)	35,2
5. Petzold, Frank (T)	40,8
F1-E-2 kg/Sen.	
1. Friedrich, Konrad (N)	22,0
2. Peschke, Horst (I)	22,7
3. Junge, Udo (T)	23,0
4. Liesch, Bernd (H)	24,0
5. Hoffmann, Gisela (H)	30,0
6. Meyer, Lothar (N)	37,1
F1-E-2 kg/Sen.	
1. Junge, Udo (T)	19,6
2. Winkler, Jürgen (S)	19,9
3. Liesch, Bernd (R)	20,6
4. Schanze, Klaus (S)	27,3

F1-V-2,5 St./Jun.

1. Strätz, Kay (K)	24,3
2. Hecker, Jörg (S)	24,4
3. Knaack, David (A)	25,8
4. Isensee, Marc (H)	26,8
5. Meißner, Dirk (A)	26,9

F1-V-2,5 St./Sen.

1. Seidel, Eberhard (H)	18,8
2. Herzog, Torsten (A)	19,0
3. Franze, Joachim (H)	26,5
4. Hahnfeld, Helge (K)	27,1
5. Allebrandt, Heinz (H)	28,5

F1-V3,5/Sen.

1. Strätz, Kay (K)	16,3
2. Preuß, Holger (A)	17,0
3. Seidel, Eberhard (H)	18,2
4. Herzog, Torsten (A)	18,4
5. Zeug, Reinhard (Z)	19,5
6. Zeug, Winfried (Z)	19,8
7. Schubert, Andreas (R)	20,1
8. Preuß, Torsten (A)	20,3
9. Schneider, Bodo (I)	20,5
10. Drenkhahn, Manfred (I)	22,7
11. Koll. Maxhütte/P. Tischler (N)	23,2
12. Kossak, Frank (Z)	25,4
13. Reichert, Dietmar (A)	26,8

F1-V6,5/Jun.

1. Riedel, Dirk (S)	16,4
2. Seidel, Jens (H)	18,6
3. Schubert, Andreas (R)	21,6
4. Strätz, Kay (K)	21,6
5. Isensee, Marc (H)	23,0
6. Riedel, Ronny (S)	23,6
7. Radwan, Dirk (Z)	25,0

F1-V6,5/Sen.

1. Isensee, Heinrich (H)	17,2
2. Preuß, Torsten (A)	17,4
3. Hoffmann, Günter (H)	17,7
4. Schubert, Günter (R)	18,2
5. Franze, Joachim (H)	18,8
6. Koll. Maxhütte/ P. Tischler (N)	19,2
7. Zeug, Siegfried (Z)	19,4
8. Strätz, Horst (K)	22,8
9. Allebrandt, Heinz (H)	25,5

F1-V15/Jun.

1. Riedel, Dirk (S)	15,3
2. Radwan, Dirk (Z)	21,1
3. Stansch, Ingo (K)	27,2

F1-V15/Sen.

1. Hoffmann, Günter (H)	14,8
2. Winkler, Jürgen (S)	15,2
3. Isensee, Heinrich (H)	16,5
4. Breitenbach, Klaus (A)	17,3
Preuß, Volker (A)	17,3
6. Seelke, Jens (I)	17,6
7. Riedel, Rainer (S)	19,4
8. Tischler, Helmut (N)	20,0
9. Strätz, Horst (K)	22,5
10. Huth, Dieter (K)	37,5

2. Sinnhöfer, B. (L)	33,0	140,40
3. Rosner, G. (L)	29,1	140,18
4. Böhme, P. (B)	34,5	140,10
5. Walter, M. (L)	31,4	139,72
6. Schreiber, F. (S)	55,0	139,00
7. Hanfeld, H. (K)	65,3	136,94
8. Hoffmann, G. (H)	54,2	136,16
9. Heidrich, K. (S)	47,5	131,50
10. Schanze, K. (S)	46,8	130,64
11. Köppe, W. (K)	73,8	129,24
12. Böhme, J. (B)	36,0	125,80

FSR-E + 2 kg/Sen.	Rd./Zeit
1. Junge, U. (T)	20/33,2
2. Friedrich, K. (N)	22/22,59
3. Schenke, A. (T)	8/0
FSR-E + 2 kg/Jun.	
1. Fischer, H. (N)	24/22,4
2. Masuch, M. (N)	32/31,6
3. Rückert, U. (T)	21/18,2
4. Petzold, F. (T)	18/ 1,5
FSR-E – 2 kg/Jun.	
1. Rückert, U. (T)	18/ 4,5
2. Petzold, F. (T)	15/33,0
3. Fischer, R. (N)	6/0
FSR-E – 2 kg/Sen.	
1. Friedrich, K. (N)	19/ 5,0
2. Junge, U. (T)	19/22,0
3. Meyer, L. (N)	13/20,0
4. Liesch, B. (H)	12/ 0
5. Götz, R. (L)	2/ 0
Schenke, A. (N)	2/ 0

F6	Ges.-P.
Koll. Klingberg (R)	92,67
Koll. Werchosch (Z)	91,67
Koll. Buna (K)	87,00
Koll. Stuht (D)	83,67
F7	
Bogdan, Wolfgang (I)	94,00
Horbens, Wolfgang (Z)	87,67
Günther, Michael (T)	71,67
Stuhl, Wolfgang (D)	73,67

Bezirkswertung (P.)

1. Halle	365
2. Karl-Marx-Stadt	344
3. Magdeburg	298
4. Gera	285
5. Leipzig	257
6. Dresden	194
7. Cottbus	150
8. Erfurt	134
9. Rostock	123
10. Frankfurt (O.)	85
11. Berlin	57
12. Schwerin	47
13. Potsdam	43
14. Suhl	35

F2-A/Jun.		Baup.	Fahrp.	Ges.-P.
1. Schulze, Heiko (T)	Lotsenboot-Pilot 20	91,33	100	191,33
2. Jedwabski, Mario (K)	Stoltera	95,00	95	190,00
3. Hecker, Jörg (S)	MAB 14	89,67	100	189,67
4. Nietzold, René (N)	LTS-Boot	87,33	98	185,33
5. Scholz, Mario (N)	Samarka	81,00	100	181,00
6. Bierögel, Ralf (T)	LTS-ILTIS	86,67	94	180,67
7. Kretzschmar, Marek (T)	LTS-ILTIS	86,67	90	176,67
8. Laugkner, Henrik (T)	LTS-ILTIS	86,33	89	175,33
9. Schreier, Alexander (O)	12 m-Kutter	83,33	89	172,33
10. Andres, Sören (R)	FLB „Landtief"	79,33	86	165,33
11. Gruner, Roberto (R)	Warnow	66,33	96	162,33
12. Stoye, Sven (K)	FLB „H. Just"	70,00	89	159,00
13. Schaffarczyk, Rico (R)	MAB 14	79,67	78	157,67
14. Schmiedgen, Peter (Z)	Kümo Heringsdorf	67,33	88	155,33
F2-A/Sen.				
1. Hahn, Michael (T)	Gangutez	96,00	100	196,00
2. Zinnecker, Manfred (K)	Brocken	95,33	98	193,33
3. Nietzold, Wolfgang (T)	Gefriertrawler	98,67	93	191,67
4. Sager, Peter (E)	poln. Patr.-Boot	97,67	94	191,67
5. Wagner, Hubert (O)	Stoltera	92,33	98	190,33
6. Pawlowski, Reinhard (Z)	Natter	90,00	94	184,00
7. Malischewski, Detlef (E)	Ares	86,00	92	178,00
8. Bogdan, Wolfgang (I)	Al Moktashef	85,67	92	177,67
9. Engel, Peter (O)	Halny	88,33	88	176,33
10. Haferland, Peter (Z)	17-m-Kutter	82,00	91	173,00
11. Neumann, Wolfgang (K)	Garant	89,00	78	167,00
12. Berlin, Gerhard (D)	Stoltera	86,67	72	158,67
F2-BC/Jun.				
1. Scholz, Mario (N)	GANGUTEZ	94,67	96	190,67
2. Jedwabski, Mario (K)	TS-Boot	90,33	100	190,33
3. Schulze, Heiko (T)	Tonnenleger	88,67	96	182,67
4. Stoye, Jens (K)	Patr.-Boot	86,33	96	182,33
5. Karow, Michael (Z)	Stückgutfrachter	79,00	94	173,90
6. Hözel, Kai (R)	17-m-Kutter	81,33	91	172,33
7. Gruner, Roberto (R)	FLB 23/6	76,67	95	171,67
8. Neumann, Jan (R)	KSS BERLIN	77,33	92	169,33
9. Koll. Buna/ Stoye, Sven (K)	Flußkanonenboot	77,00	92	169,00
F2-BC/Sen.				
1. Sager, Peter (E)	Landungsboot 108	98,00	100	198,00
2. Jedwabski, Peter (K)	OBLUZE	93,67	100	193,67
3. Hahn, Michael (T)	SOSNATELNY	94,00	98	192,00
4. Koll. Schulze/Zinnecker (K)	SEYDLITZ	93,67	98	191,67
5. Krogmann, Udo (Z)	U-Jäger	83,67	100	183,67
6. Vogel, Dietmar (T)	SKB	87,33	93	180,33
7. Erxleben, Andreas (K)	KB 23	74,67	94	168,67
8. Wendt, Andreas (D)	FLB 23	80,33	81	161,33
9. Neumann, Lutz (Z)	Frachter	70,00	84	154,00
10. Röder, Uwe (O)	Minensuchboot	66,00	82	148,00

F3-V/Jun.	Zeit	Ges.-P.
1. Wrobel, K. (S)	37,3	142,54
2. Pflanz, R. (K)	45,0	141,00
3. Kroitzsch, St. (L)	33,3	139,34
4. Voigt, Th. (E)	55,6	135,88
5. Goessgen, Ch. (D)	42,3	135,54
6. Isensee, M. (H)	63,0	135,40
7. Schreiber, M. (S)	54,4	121,12
F3-V/Sen.		
1. Walter, M. (L)	27,7	144,46
2. Böhme, P. (B)	28,2	144,36
3. Sinnhöfer, B. (L)	29,0	144,20
4. Rosner, G. (L)	29,0	144,20
5. Böhme, J. (B)	31,0	143,80
6. Schreiber, F. (S)	49,8	140,04
7. Heidrich, K. (S)	47,0	135,60
8. Hanfeld, H. (K)	48,2	135,32
9. Hoffmann, G. (H)	46,0	132,80
F3-E/Jun.		
1. Goessgen, Ch. (D)	48,8	140,24
2. Pflanz, R. (K)	46,0	138,80
3. Schreiber, M. (S)	67,2	136,56
4. Köppe, E. (K)	60,0	134,00
5. Isensee, M. (H)	69,7	132,06
6. Kroitzsch St. (L)	30,2	128,96
7. Kage, St. (S)	61,4	128,72
8. Voigt, T. (E)	62,5	125,50
9. Schall, H. (E)	78,0	121,40
F3-E/Sen.		
1. Friedrich, K. (N)	38,8	142,24

Ergebnisse
35. DDR-Meisterschaft im Freiflug, Alkersleben (auszugsweise)

Klasse F1A/Jun.	Gesamt
1. Stiller, B. (L)	875
2. Schwarz, B. (T)	860
3. Lustig, S. (R)	852
4. Richard, U. (E)	849
5. Böhme, F. (R)	821
6. Mollenhauer, S. (H)	807
7. Losemann, R. (R)	794
8. Braun, J. (H)	773
9. Dietze, M. (N)	765
9. Rab, M. (R)	765
11. Müller, H. (S)	764
12. Mattäi, K. U. (O)	743
12. Assmuss, R. (T)	743
14. Schädlich, A. (T)	719
15. Gebauer, S. (A)	711
16. Göhler, J. (R)	682
17. Müller, F. (N)	629
18. Tönnings, G. (H)	619
19. Stemmler, J. (T)	611
20. Gross, D. (L)	606
Klasse F1A/Sen.	**Gesamt**
1. Weimer, T. (D)	1 260 + 240 + 212
2. Hain, S. (N)	1 260 + 240 + 131
3. Schönfeld, H. (K)	1 260
4. Haase, K.-H. (H)	1 226
4. Eggert, B. (H)	1 226
6. Petrich, A. (N)	1 225
7. Niemierski, T. (A)	1 224
8. Heilmann, S. (K)	1 222
9. Buff, M. (K)	1 214
10. Kraneis, O. (A)	1 192
11. Radoy, N. (L)	1 191
12. Dr. Lustig, V. (R)	1 188
12. Schindler, G. (S)	1 188
14. Rüger, B. (K)	1 178
15. Lustig, F. (R)	1 175
16. Preuss, M. (H)	1 152
17. Schröder, A. (R)	1 146
18. Klinger, J. (R)	1 141
19. Kabelitz, S. (H)	1 137
20. Füssel, L. (I)	1 133
Klasse F1B/Jun.	
1. Ballenthin, M. (D)	712
2. Stümpel, D. (D)	696
3. Colberg, K. (I)	671
4. Kannegiesser, S. (R)	652
5. Gerhardt, A. (K)	553
6. Fiedler, U. (N)	460
7. Imhof, D. (N)	372
8. Maaz, O. (K)	357
9. Maaz, F. (K)	147
Klasse F1B/Sen.	
1. Oschatz, B. (R)	1 228
2. Benthin, R. (D)	1 212
3. Windisch, P. (T)	1 188
4. Dr. Oschatz, A. (R)	1 167
5. Fritsch, T. (R)	1 154
6. Mielitz, E. (L)	1 150
7. Dr. Schulz, D. (R)	1 149
8. Gey, A. (T)	1 132
9. Zeuner, O. (S)	1 109
10. Strauch, B. (S)	1 105
11. Jäckel, M. (R)	1 101
12. Schumann, E. (R)	1 087
13. Beckmann, H. (I)	1 076
14. Wolf, H.-J. (Z)	1 010
15. Barg, M. (T)	1 000
16. Löser, P. (K)	959
17. Leidel, K. (S)	943
18. Seifert, A. (E)	893
19. Stütz, M. (H)	870
20. Matthes, B. (T)	684
Klasse F1C/Jun.	
1. Fenzl, M. (H)	577
2. Geissler, A. (D)	521
3. Fugmann, M. (T)	289
4. Scholz, M. (K)	235
5. Bülau, M. (K)	203
6. Kirchner, R. (R)	118
7. Bilke, Sven (K)	018
Klasse F1C/Sen.	
1. Zeuner, A. (S)	1 260 + 240 + 180
2. Unbehaun, R. (N)	1 260 + 240 + 163
3. Glissmann, U. (D)	1 260 + 240
4. Krieg, H. (L)	1 253
4. Tietz, M. (T)	1 253
6. Wächtler, C.-P. (T)	1 247
7. Hörcher, G. (O)	1 230
8. Nogga, M. (Z)	1 221
9. Sawin, V. (GSSD)	1 194
10. Thomas, M. (T)	1 156
11. Haase, S. (H)	1 064
12. Zimmermann, H. (R)	1 052
13. Lohr, M. (N)	1 047
14. Lindner, A. (R)	1 031
15. Guttmann, C. (R)	956
16. Benthin, L. (D)	835
Mannschaftswertung	**Gesamt**
1. Karl-Marx-Stadt IV	2 863
2. Dresden I	2 753
3. Erfurt II	2 751
3. Dresden IV	2 751
5. Potsdam I	2 735
6. Leipzig	2 726
7. Gera II	2 699
8. Suhl	2 686
9. Potsdam II	2 685
10. Dresden III	2 668

Wer kann helfen?

Das Anklamer Heimatmuseum benötigt im Zuge seiner Umprofilierung bis zum 31. 12. 1988 Schiffsmodelle. Das Museum sucht Modelle von Wikingerschiffen und Schiffstypen der Hansezeit (wie z. B. Kogge, Hulk, Schute). Das Museum hat ein Interesse am Nachbau des 1. Anklamer Dampfschiffes aus dem Jahre 1858 sowie von Segelkähnen, wie sie noch in unserem Jahrhundert auf dem Oderhaff verkehrten. Benötigt werden auch Modelle von Motorkähnen und Schubeinheiten, die in der jüngsten Vergangenheit den Anklamer Hafen angelaufen haben oder gegenwärtig anlaufen. Wer kann dem Anklamer Heimatmuseum derartige Modelle leihweise über einen längeren Zeitraum überlassen oder anfertigen? Anfragen bitte an das Heimatmuseum „Otto Lilienthal", Koll. Morgenstern, Ellbogenstraße 1, Anklam, 2140, (Telefon 55 00).

*

Für die Dokumentationen der Schiffe im Museum für Deutsche Geschichte Berlin sucht die Arbeitsgruppe H2 des DDR-Arbeitskreises für Schiffahrts- und Marinegeschichte Unterstützung. Gesucht werden Fotos, Risse, Einsatzdaten von folgenen Schiffen: HINDENBURG, SEYDLITZ, MARKGRAF. Informationen bitte an den AG-Leiter der H2: Werner Lehmann, Fr.-Schiller-Ring 22, Schwedt (Oder), 1330.

*

Interessant ist die Geschichte der Tauchfahrzeuge, auch als U-Boote bekannt. Kürzlich wartete der transpress Verlag Berlin und unsere Zeitschrift 4'87 mit einer entsprechenden Publikation auf. Immer ein Anziehungspunkt ist sicher das Bauer-U-Boot im Armeemuseum der DDR in Dresden. Das Schiffahrtsmuseum Rostock beabsichtigt, in Zusammenarbeit mit Experten eine entsprechende Ausstellung in den nächsten Jahren zu erarbeiten. Dazu benötigen wir auch die Hilfe von Modellbauern. Wer könnte entsprechende Modelle von Tauchfahrzeugen aller Art leihweise dem Schiffahrtsmuseum zur Verfügung stellen? Angebote mit Foto des Modells an das Schiffahrtsmuseum Rostock, August-Bebel-Straße 1, 2500, senden.

*

Das Schiffahrtsmuseum Rostock ruft alle Bürger unseres Landes, die Buddelschiffe bauen, auf, dem Museum zu schreiben. Uwe Krüger, Restaurator am Schiffahrtsmuseum, hat sich das Ziel gesetzt, zu erfassen, wieviel Buddelschiffbauer es in unserem Lande gibt, und in welchem Ort ihre „Werft" steht ... Informationen an Schiffahrtsmuseum Rostock, Uwe Krüger, August-Bebel-Str. 1, Rostock, 2500.

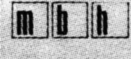
*

mbh-Buchtips

Heinze, Thiemann, Daups, **Berlin und seine Brücken.** transpress Verlag 1987, 228 S., 336 Abb., 54,00 M.
Das 750jährige Berlin verdankt seine Entstehung einer Brücke, wenn auch nur im weiteren Sinne. Interessant ist aber, daß gerade Brücken die Stadtgeschichte mit geprägt haben. Heute gibt es 258 Straßenbrücken (1985) verschiedener Größenordnungen, davon einige mit hervorragenden technischen und künstlerischen Details. Dieses großartig gestaltete Buch gibt dazu ein Höchstmaß an Informationen, die durch einen hohen Bildanteil mit zahlreichen Farbaufnahmen ergänzt werden. Für den Dioramen-Modellbauer eine wahre Fundgrube!

Hans-Joachim Uhlemann, **Berlin und die märkischen Wasserstraßen.** transpress Verlag 1987, 192 S., 195 Abb., 15,60 M.
„Ohne die günstige Lage am Ufer der Spree wäre Berlin wohl kaum zu der Stadt herangewachsen, wie sie sich heute darbietet." – Das belegt der Autor faktenreich und mit größter Akribie. Im Mittelpunkt dieses gut ausgestatteten Buches in der Reihe transpress VERKEHRSGESCHICHTE steht die Bau- und Entwicklungsgeschichte der märkischen Wasserstraßen, das ebenfalls dem Modellbauer für seine Dioramen zahlreiche Anregungen vermitteln kann.
Möglicherweise sind beide transpress-Bücher im Buchhandel schon vergriffen: Doch der Weg zu einer Bibliothek lohnt ganz bestimmt! **Wo.**

Kleinanzeigen



modellbau heute
18. Jahrgang, 214. Ausgabe

HERAUSGEBER
Zentralvorstand der Gesellschaft für Sport und Technik, Hauptredaktion GST-Presse, Leiter der Hauptredaktion: Dr. Malte Kerber

VERLAG
Militärverlag der Deutschen Demokratischen Republik (VEB), Storkower Str. 158, Berlin, 1055

REDAKTION
Chefredakteur:
Georg Kerber
(Automodellsport)
Stellv. Chefredakteur:
Bruno Wohltmann
(Schiffsmodellsport)
Redakteure: Heike Stark (Organisationsleben, Wettkämpfe), Christina Raum (Flugmodellsport, dies & das)
Sekretariat: Helga Witt,
Redaktionelle Mitarbeiterin

Anschrift:
Storkower Straße 158
Berlin
1055
Telefon 4 30 06 18

GESTALTUNG
Carla Mann; Titel: Detlef Mann

LIZENZ
Nr. 1582 des Presseamtes beim Vorsitzenden des Ministerrates der DDR

GESAMTHERSTELLUNG
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin

BEZUGSMÖGLICHKEITEN
In der DDR über die Deutsche Post. In den sozialistischen Ländern über die Postzeitungsvertriebsämter. In allen übrigen Ländern über den internationalen Buch- und Zeitschriftenhandel. Bei Bezugsschwierigkeiten im nichtsozialistischen Ausland wenden sich Interessenten bitte an die Firma BUCHEXPORT, Volkseigener Außenhandelsbetrieb, Leninstraße 16, Postfach 160, Leipzig, 7010.

ARTIKELNUMMER: 64 615

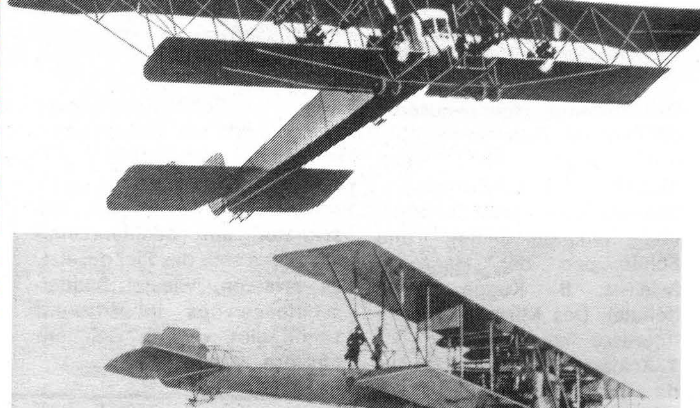
ANZEIGEN laufen außerhalb des redaktionellen Teils. Anzeigenverwaltung: Militärverlag der DDR, Absatzabteilung, Storkower Straße 158, Berlin, 1055, (Telefon: 4 30 06 18, App. 321). Anzeigenannahme: Anzeigenannahmestellen und Dienstleistungsbetriebe in Berlin und in den Bezirken der DDR: Zur Zeit gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 5

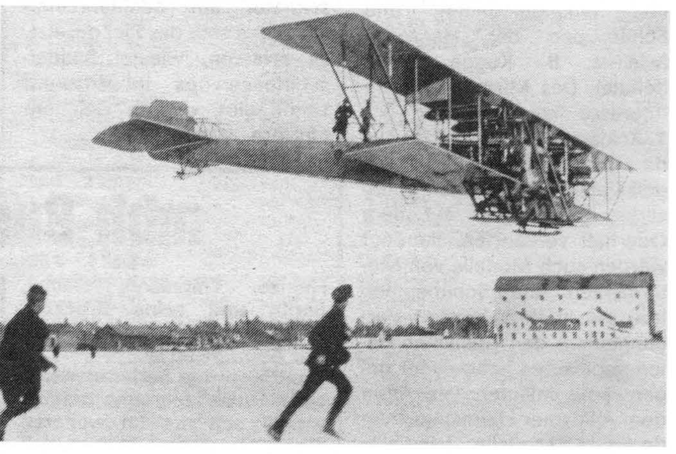
ERSCHEINUNGSWEISE UND PREIS
„modellbau heute" erscheint monatlich, Bezugszeit monatlich, Heftpreis: 1,50 Mark. Auslandspreise sind den Zeitschriftenkatalogen des Außenhandelsbetriebes BUCHEXPORT zu entnehmen.

AUSLIEFERUNG
der nächsten Ausgabe: 25. 11. 87

Aus der Welt des großen Vorbilds

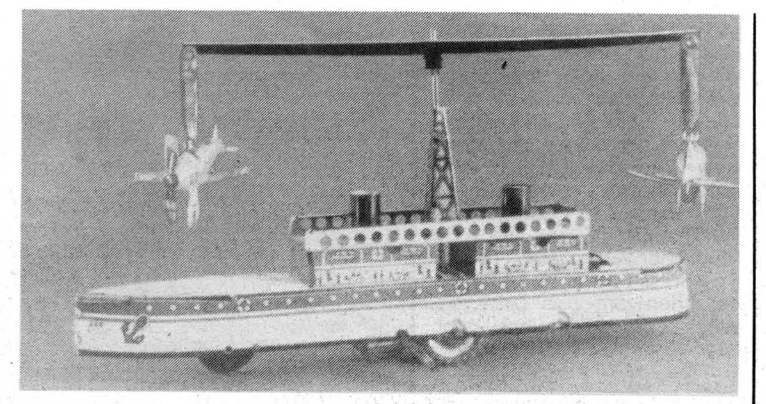
Die Geburtsstunde der sozialistischen Luftflotte der UdSSR schlug 48 Stunden nach dem historischen Kanonenschuß des Kreuzers AURORA, mit dem das Signal zum Sturm auf das Winterpalais gegeben wurde. Am dritten Tag der Oktoberrevolution, am 10. November, bildete sich auf Anweisung Lenins das Büro der Kommissare der Fliegerei und Luftschiffahrt, das erste revolutionäre Führungsorgan des sowjetischen Flugwesens. Zwischen November 1917 und Januar 1918 wurden in Petrograd die ersten fünf sozialistischen Fliegerabteilungen gebildet, eine Gruppe schwerer Bomber („Ilja Muromez") gehörte dazu. Höchstgeschwindigkeit: 90 bis 137 km/h. Flugdauer: 3 bis 5 h.





Aktuelles von Gestern

Als Zeitdokument macht uns dieses Spielzeug auf den ersten Atlantikflug Lindberghs im Jahre 1927 und auf das Bestreben der damaligen Industrienationen aufmerksam, den Non-stop-Flug kommerziell zu nutzen. In der Spielzeugproduktion um 1930 war nichts unmöglich, wie das hier abgebildete Beispiel beweist. Ein Federwerk setzte das Dampfschiff auf einer ebenen Unterlage in Bewegung, und es ließ die beiden Flugzeuge um das Schiff herum fliegen.
Dieses Spielzeug stammt von der Firma W. Kraus, es gehört zur Sammlung Gaudlitz.



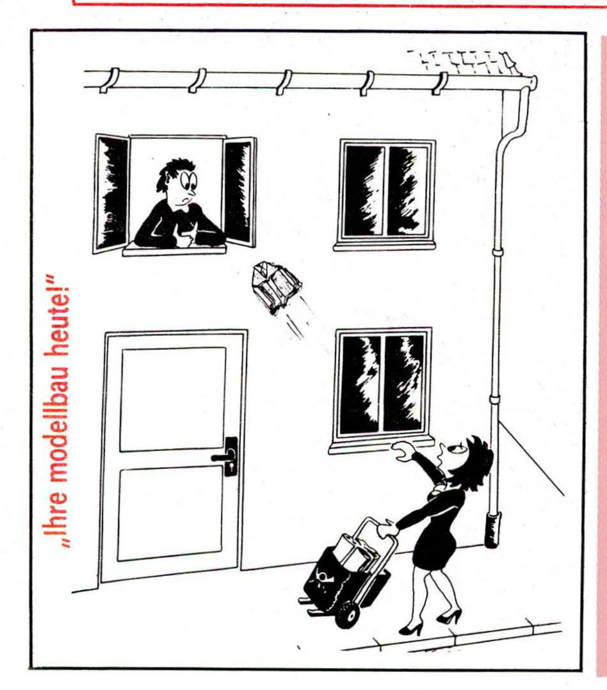
Spruch des Monats

Unordnung kam daher,
daß einem die Freude zur Arbeit fehlte.
Andersen-Nexö

...hab' mal 'ne Frage

In den Buchtips stellt ihr hin und wieder Militärtechnische Hefte des Militärverlages der DDR vor. Welche Hefte sind bisher erschienen?
Klaus Matzke, Stralsund

Die Reihe „Militärtechnische Hefte" erscheint seit 1982 im Militärverlag der DDR, und zwar vier Hefte im Jahr. Bisher sind folgende Hefte verlegt worden: **1982:** Schützenpanzer, Strahltrainer; **1983:** Minensuch- und -räumschiffe, Kampfhubschrauber, Panzerabwehrlenkraketen, Selbstfahrlafetten; **1984:** Geschoßwerfer, Jagdflugzeuge, U-Boot-Abwehrschiffe, Mittlere Panzer; **1985:** Transport- und Verbindungsflugzeuge, Kanonen und Haubitzen, Torpedoschnellboote, Fla-Raketen; **1986:** Übersetztechnik, Funkmeßtechnik, Granatwerfer und rückstoßfreie Geschütze, Raketenschnellboote; **1987:** Militärflugplatz, Militärisches Nachrichtenwesen, Flakartillerie, Landungsschiffe (Oktober 1987); **1988 (geplant):** U-Boot-Abwehrschiffe (2. Auflage), Eisenbahnbrückenbau, Gefechtsfahrzeuge, Handfeuerwaffen.



Wettervorhersage für den Monat
November
Bis zum 4. schön,
5. und 6. großer Wind, bis zum
16. schön, zuletzt trübe und kalt.
(Aus dem Hundertjährigen Kalender)

Woanders gelesen

„Modelist Konstruktor" (UdSSR), 8/87: Fotos, Röntgenschnitte sowie Risse des neuen Saporosh SAS 1102, Bauplan für ein Flugmodell der Klasse F2D.

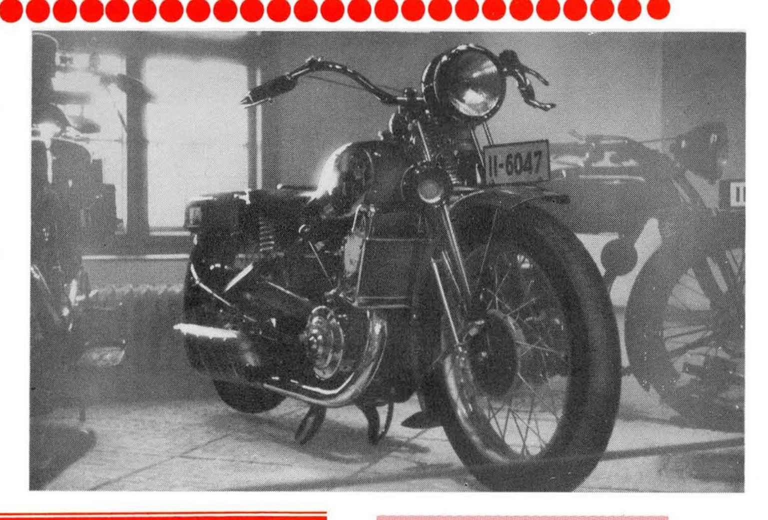
„modelar" (ČSSR), 8/87: Bauplan eines Flugmodells mit Gummimotor, Bauplan des tschechoslowakischen Leichtpanzerwagens LTS-40.

MODELARZ (Polen), 6/87: Hubschraubermodell mit Gummimotor, Heft 7/87: Bauunterlagen des Hochseeschleppers GRANIT, Zeitschalter für Flugmodelle der Klasse F1C, Unterlagen über den Schützenpanzer BMP-765.
FLIEGERREVUE (DDR), 9/87: Bericht Aerosalon Paris.

TEXTE: JACOBI, PAPSDORF, SCHWADE, mbh, aus: FMT
FOTOS: BEIER, JACOBI, PAPSDORF, SCHWADE, aus: FMT
HUMOR: DUNSCH



Im Museum entdeckt

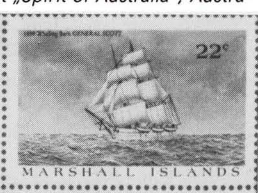


Vor 80 Jahren gründete J. S. Rasmussen in Zschopau einen Betrieb zur Herstellung von Armaturen und Kraftfahrzeugzubehör. 1925 wurde in diesem Betrieb erstmalig die Fließbandfertigung bei der Motorradfertigung eingeführt. Zu dieser Zeit war DKW mit einer Jahresproduktion von 50 000 bis 60 000 Maschinen der größte Produzent der Erde.
Die DKW, Typ Sport 500 (Baujahr 1929), wurde von 1921 bis 1945 gebaut; die technischen Daten: 500-cm^3-Hubraum, Leistung 13,2 kW bei 4000 min^{-1}, Geschwindigkeit 120 km/h. Seit 1950 heißt das Unternehmen VEB Motorradwerke Zschopau. Über zwei Millionen Motorräder sind allein vom volkseigenen Betrieb produziert worden.
Die 500er Sport ist im Motorradmuseum Augustusburg, Schloß Augustusburg, Kr. Flöha, Tel. 2 67, Öffnungszeiten: täglich 8.00 bis 12.00 Uhr sowie 13.00 bis 16.30 Uhr, zu sehen.

Philatelie

Die karibischen Inseln Antigua-Barbuda legten einen Satz unter dem Motto „Meilensteine der Entwicklung des Verkehrswesens" auf. Neben Schienen- und Luftfahrzeugen erschienen hier die Luxusschiffe „United States", USA 1952 (90 c), „Queen Elizabeth", Großbritannien 1969 (3 $), das U-Boot USS „Triton", USA 1960 (30 c), das Schlachtschiff USS „New Jersey", USA 1942 (60 c), sowie das Rennboot „Spirit of Australia", Australien 1978 (10 c). Bhutan brachte einen Acht-Marken-Satz mit Abbildungen berühmter Hochseeschiffe heraus. Im Markengeviert abgebildet sind die Segelschulschiffe „Mirea", Rumänien (50 CH), und „Libertad", Argentinien (3 NU), sowie die Luxusschiffe „Shalom", Israel (1 NU), „United States", USA (5 NU), „Leonardo da Vinci", Italien (2 NU), „France", Frankreich (4 NU), „Queen Elizabeth", Großbritannien (15 NU), und „Europa", BRD (20 NU).







US-Walfangschiffe des vorigen Jahrhunderts sind auf einem Zusammendruck von vier 22-c-Marken der Marshall-Inseln wiedergegeben. Es handelt sich um die „James Arnold" (1854), die „Charles W. Morgan" (1865), die „Lucretia" (1884) und die „General Scott" (1859).

Vom gnadenlosen Konkurrenzkampf der Schiffskonstrukteure und -werften sowie dem rücksichtslosen Kampf der Sportprofis geprägt sind die kapitalistischen Hochsee-Segelregatten, zu denen die Rennen um den „America's Cup" gehören. Auf den Solomon-Inseln erschienen kürzlich für dieses Spektakel zehn Zusammendruckstreifen (jeweils zwei Werte zu 18 c und 1 $ sowie eine 30-c-Marke), die neben siegreichen Jachten die unterschiedlichen Rennstrecken und die Trophäe zeigen.

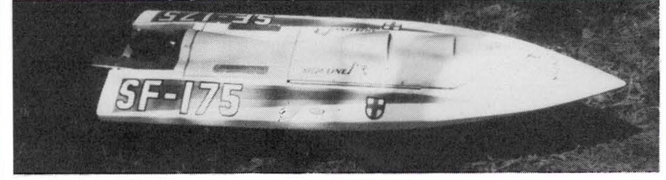
Freundschaftsdienst

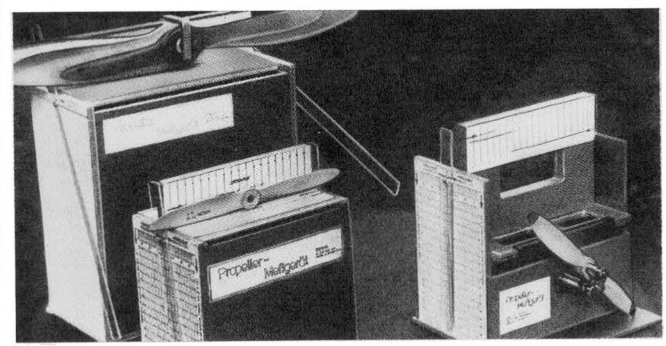
SUCHE modellbau heute der Jahrgänge 1970 bis 1981 sowie Bücher des Hinstorff Verlages der Jahre 1956 bis 1972, biete Zeitschriften und Pläne für Flugzeug- und Schiffsmodellbau. Jan Dobrzyniak, 94-004 Łodz, ul. Kusocinskiego 68/m. 4, bl. 149, VR Polen.

Modellsport international

Ein neuer CO_2-Motor ist in der UdSSR erhältlich. In der Verpackung befinden sich neben dem Motor ein Füllgerät, ein Propeller 175 × 200, diverse Ersatzteile, ein Informationsheft u. a. mit zwei Modellskizzen. Leistungsparameter: Masse 30 ± 3 g, Drehzahl 2500 ± 500, Laufdauer dabei 15 s, geschätzter Hubraum 0,25 bis 0,3 cm^3, Tankinhalt 5,0 cm^3.

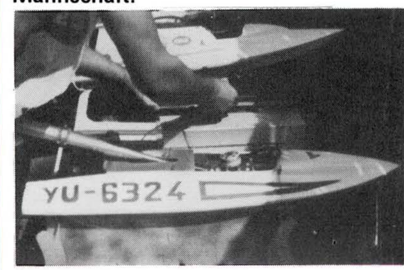




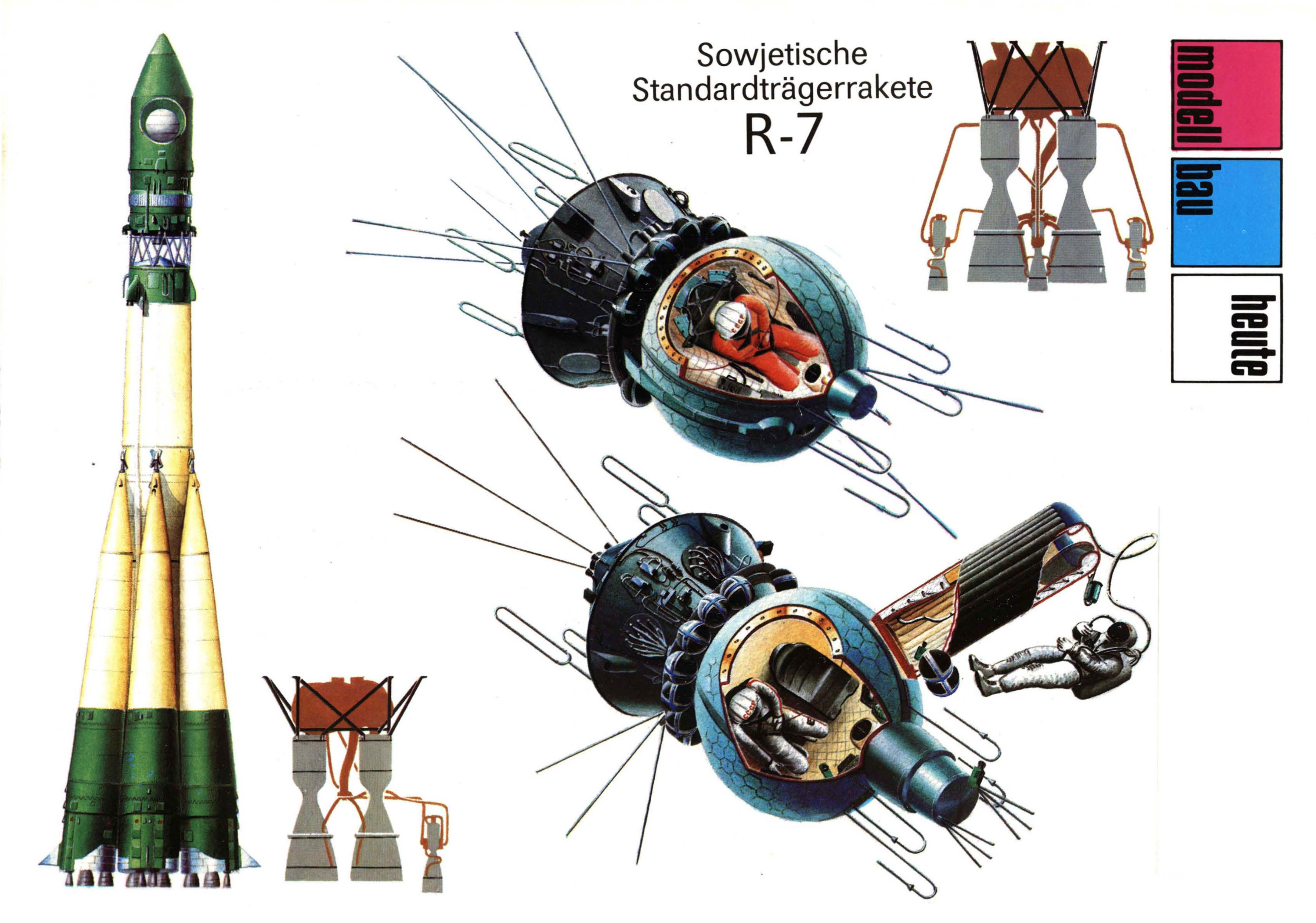


Ein Modellsportler aus der BRD entwickelte und baute ein Propellersteigungsmeßgerät. Auf unserem Foto ist eine ganze „Kollektion" zu sehen, und zwar sind die beiden linken Geräte für Zweiblattpropeller, rechts eins für Dreiblattpropeller mit zusätzlicher Auswuchtvorrichtung.

◄◄◄ Den dritten Platz seines Landsmannes Hans Rosenholm in der Klasse FSR-V3,5 von 1984 konnte der Finne Christian Lindström bei der FSR-WM 1986 zwar nicht wiederholen, doch er erreichte mit dem siebenten Platz eine sehr gute Plazierung für seine Mannschaft.



Mit vier Teilnehmern in drei Klassen beteiligte sich Jugoslawien an der 5. FSR-Weltmeisterschaft 1986 in Italien. Sie erreichten jedoch nur Plazierungen am Ende des Feldes, da in den Vorläufen kein Modell über die volle Zeit kam.


Sowjetische
Standardträgerrakete
R-7
modell bau heute